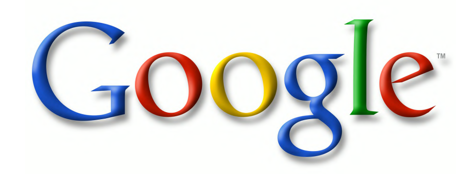


CUESTION VITAL DE MARINA

HISTORIA

DE LA

MATRÍCULA DE MAR

Y EXÁMEN DE VARIOS SISTEMAS

DE RECLUTAMIENTO MARÍTIMO

POR EL CAPITAN DE FRAGATA

D. F. JAVIER DE SALAS

INDIVIDUO DE NÚMERO DE LA ACADEMIA DE LA HISTORIA

MADRID

IMPRENTA DE T. FORTANET

CALLE DE LA LIBERTAD, NÚM. 29

1870

MI QUERIDO INOCENCIO:

¡Abajo la matrícula de mar! dices que han vociferado Madrid, Zaragoza, Huesca, Lugo y otras poblaciones donde el ruido de las olas no ha tenido eco desde la creacion del mundo hasta hoy: *abajo la matrícula* se ha clamado en la prensa, reuniones públicas, clubs, plazas, cafés y corrillos; *abajo* has ordenado á tus prosélitos que repitan á coro. Y á seguida me preguntas: ¿qué es la matrícula de mar?

Cualquiera pensaria ¿cómo se pide la abolicion de una cosa que no se conoce ni afecta á las localidades, donde con mayor insistencia se ha manifestado el deseo? Pero si se reflexiona que todo tiene razon de ser, se conocerá brevemente la que presidió al grito.

La matrícula marítima es tan fácil de explicar como difícil el que la explicacion encuentre auditorio, y tiene tantas significaciones como fases

aquel, advirtiendo que las noventa y nueve centésimas partes del pueblo pondria igual oido que si se tratara del Mikado del Japon. La otra centésima divídese en agrupaciones de abigarrado aspecto. Para unos, es la cláusula enojosa de un compromiso, que despues de aprovechada la útil les interesa eludir; para otros, una manera *sui géneris* de realizar un precepto obligatorio de la Constitucion; para los restantes, el justo pago de una deuda contraida; y como esto de pagar molesta, sobre todo de pagar al Estado, conviene á los deudores el papel de víctimas, disfrazando de verdugo al acreedor. Los quejidos mueven á lástima en períodos normales y á indignacion en los extraordinarios contra la causa que los produce; los interesados, aunque pocos, aguijonean; los indiferentes, que son muchos, se conduelen; y sin discernir la parte donde esté la razon, porque el corazon no discierne, y en ciertos períodos sólo él habla, secundan los más de buena fé el deseo de los ménos, y de aquí el grito, dado con toda la espontaneidad de los sentimientos generosos.

Bastábame saber que tú lo secundas para calificarlo así. Pero fíjate en la antítesis: aquel grito se encadena con el de *viva la patria*, lo que equivale á decir *¡Abajo la deuda! ¡Viva el acreedor!* Y se me ocurre preguntar: ¿el acreedor que cuenta con la deuda para seguir manteniéndose, cómo vivirá si se la negais?

No hay tal deuda, opondrán algunos, porque ningun gobierno tiene atribuciones para obligar al servicio de la armada á los que ejercen industrias marítimas. Cualquier gobierno, querido Inocencio, puede más, puesto que dado el sistema de conscripcion, puede constreñir á tal servicio lo mismo á los del interior que á los del litoral, y de éstos, así á los de profesion marinera como á los extraños; pero queriendo ménos de lo que puede, elige sólo á los que espontáneamente ejerzan industrias marítimas, con lo cual convierte en voluntario para la armada lo que para el ejército es forzoso; cuyo principio constituye la fórmula más liberal en bien del individuo y del Estado á la obligacion de servir á la patria. No es otra cosa la matrícula, y sin embargo ha habido prurito en disfrazarla de *bú* de la libertad, áun despues de su reforma.

Que nosotros no estamos porque subsista el deber de servir á la patria, y por ello hemos gritado ántes *abajo las quintas*. Sois lógicos, y estaré completamente de acuerdo cuando me deis la solucion del problema. Tu programa es algo difuso, el mio es bien sencillo; aquél se funda en teorías, éste consiste en la receta que verás en la pág. 373 del adjunto libro, ó sea 130 millones para ahorrarte el evacuar la cita.

Si mis teorías se llevasen á la práctica, tendríamos eso y mucho más, me dices con candidez pro-

pia de tu nombre; pero advierte, querido Inocencio, que incurres en análogo error al de aquel maestro que se obstinaba en explicar el punto matemático estampándolo con la punta de su lapiz. Tus teorías pierden sus principios al entrar en la esfera de los hechos, como el punto deja de ser matemático al aparecer gráficamente. Tu argumentacion gira además en círculo vicioso, porque necesitándose la suma ántes que la doctrina, nos brindas tú con la segunda prometiendo para despues la primera; con lo cual me recuerdas al médico que receta baños costosos á quien le faltan medios de subsistir.

¿Crees cándidamente que llegado el fin de cada mes trocarian los marinos su paga por tus teorías? Proporciona, pues, dinero en bastante suma para vencer el retraimiento del carácter español hácia el servicio, y satisfacer el mayor precio que en todos los países tiene la vida de mar, obedeciendo al axioma que proclama pingüe retribucion al trabajo más penoso. No lograrias por tal modo infundir en las tripulaciones el elevado sentimiento que al ciudadano posee cuando sabe que sirve á su patria por un honroso deber, único que desde Esparta hasta nuestros dias ha podido levantar el ánimo en ocasiones supremas, y asegurar en las normales la disciplina sobre sólidos fundamentos; pero quedaria el inconveniente compensado con lo que supondria la posibilidad de la ejecucion.

El mal en el principio seria para la armada; y ¿qué es la armada ante el país? Aparte de que, al cabo se trocaria en bien, porque teniendo sávia el tronco, repartiríase por igual á todas sus ramas. Repito que tu programa es difuso y el mio claro y lacónico; tú nos das teorías como semilla de dinero; yo te pido dinero con análoga necesidad á la que de él tiene el labrador para la siembra; tú culpas de su falta á tal ó cual sistema político y á determinados gobiernos: yo á nadie culpo y culpo á todos, comenzando por los abuelos de nuestros abuelos.

La ambigüedad de la aseveracion exige extensa prueba, y la suministra la historia. Mas no te asuste el preámbulo; que solamente voy á anticipar algunos trozos del adjunto libro zurcidos con los que en otros he expuesto. Si tienes paciencia sígueme; si estás tan de prisa como la época, da aquí punto á la lectura y seguirás la moda.

Reyes animosos, ilustres guerreros, diestros adalides, esgrimiendo las armas y capitaneando dos pueblos, el uno bajo el estandarte de la Cruz, el otro precedido del de la Media Luna, se agolpan á la mente en confuso panorama al evocar el recuerdo de Castilla. Desde el fondo hasta los primeros términos del cuadro léense en caractéres rojizos Covadonga, Clavijo, Calatañazor, Uclés,

las Navas, el Salado, Algeciras y Granada, nombres de los palenques en que las armas decidian el derecho. Campos encharcados de sangre, mieses holladas por los bridones, ciudades, villas y aldeas incendiadas, poblaciones fugitivas ó temerosas del genio de la destruccion, aparecen en este teatro de continuada guerra, donde no logran asiento las artes, el comercio, la industria, nada de lo que se cobija con la égida de la paz.

Pero la naturaleza, que es armonía, exige toques suaves al lado de los fuertes como sello de la variacion impresa en el mundo moral y en el corpóreo. No hay valle sin colina, ni dia sin noche, ni luz sin sombra: el descanso sigue al trabajo, la calma á la tempestad, la tregua á la guerra; y aunque el solaz de aquellas batallas fuesen lides por solaz, difieren en que las unas tendian á la conquista de territorio, las otras á la de fama por destreza; en las primeras amalgamábanse trajes, costumbres é idiomas, en las segundas se mezclaban las razas. Los concursos ó simulacros donde jugaban cañas los caballeros de la Cruz con los de la Media Luna, originaban reuniones donde se departia en amistosa plática sobre sucesos extraordinarios de pasadas lides; el que en singular combate medía sus armas con adversario noble y generoso, contaba para sus cuitas con un amigo leal; el que desataba á otro las cadenas del cautiverio, lo ataba en lazos de gratitud, uniendo con

el propio vínculo al padre, á la madre, á la hermana. Ni era extraño que la cristiana doncella recatase sus formas con alfarame morisco ó fumigase su estancia con perfumes del Oriente, ni que el guerrero cristiano luciese damasquino alfanje ó acicates de arabesco cincel; ¡y cuántas veces el galopar de un caballo, interrumpiendo el silencio de la noche, advertia á misteriosa dama atenta en un alfeizar de moruno torreon, que se aproximaba el caballero de cruz roja, para recoger el corazon cautivado por su destreza en el palenque!!

Pero los tratos individuales no podian extenderse á la colectividad. Si un cristiano abrazaba con efusion á un sarraceno, el pueblo que rendia culto á Mahoma santificando la concupiscencia, deificando al deleite, sumiendo el alma en inmundo cenagal, no cabia en otro pueblo cuya divina religion predicaba la virtud, anatematizaba al sensualismo, y á cada paso exponia el elevado orígen del alma y la podredumbre de la materia. La guerra, pues, tenia que seguir.

La cruz, que se ostenta en el territorio teatro de tantas batallas, pregona el triunfo del pueblo que trocando la esteva por la espada propúsose reconstituir la obra secular de sus mayores derruida en aciago instante. Si conseguido el propósito hubiera deshecho el trueque ¡cuán diversa fortuna le hubiese cabido! Pero ¡cómo tener valor para tanto! El triunfo induce al dominio, el botin

á la licencia, la costumbre de batallar pone la ley en las armas, reviste de humilde condicion á todo lo que no viva en el fragor de los combates, y no se comprende otra gloria que la que irradia el guerrero que, en alto la vencedora espada, va hollando la justicia, atropellando el derecho, borrando siglos de cultura de la haz del mundo, unciendo al carro de su ambicion á las espantadas muchedumbres, y conquistando un nombre que recuerde á las generaciones futuras un azote más, como castigo de la humana soberbia y prueba ostensible de la pequeñez y miseria de nuestro linaje.

¿Cómo extrañar que la espada prevaleciese sobre el arado, el telar y el buril en el pueblo de los Alfonsos? Y si el empuje del brazo graduaba la jerarquía y el hombre es todo orgullo, ¿cómo no creerse cada escudero un señor, cada hidalgo un magnate, cada magnate un príncipe al igual del monarca? Y así en lucha abierta el feudalismo con la corona, y aterrada la corona ante los rastrillos de la fortaleza de un vasallo, pendiente la justicia de un bote de lanza, la destreza de la ocasion y la ocasion del dolo, ¡qué mucho que estuviese pujante la oligarquía, entronizada la deslealtad y rotos los vínculos más estrechos; ni que se tornaran fratricidas las armas forjadas para la gran obra, si por bandos las esgrimian entre sí pueblos de un estandarte, caudillos de la misma

señera, capitanes, de la propia mesnada, miembros de una familia, y hasta hijos del mismo padre!!

Fortuna que al amenazar romperse el trabajo de largas generaciones, obligase el comun peligro á revolver las armas en pro de la gran empresa. Pero ¿quiénes, sino los sojuzgados, podrian proveer á la manutencion de este pueblo de guerreros? La necesidad es relativa: si el vencedor la satisfacia en el principio con un pedazo de pan, un tajante acero y una mala adarga, la conquista de territorio, que lleva en pos el roce con gentes diversas, iba reclamando multiplicidad de manjares, variedad de formas, mejoramiento en bruñido y cincel; y ampliándola en alimentos, armas y armadura, llamó por último á la agricultura, industria y artes. Por tal modo los guerreros doblegaron la cerviz, sin darse de ello cuenta, á lo que menospreciaban ó revestian de humilde condicion, sin embargo de aumentar su anhelo por jaez más reluciente, por más primorosa armadura, y por mesa mejor provista que las que sirvieron á sus mayores.

La espada pagó tributo al arado y al cincel, como habia de pagarla al telar cuando al suavizarse las costumbres cediese el acero á los tisúes su primacía para trajes de boda; pero el trabajo debia resarcirse con el precio de la altivez de los compradores. De la falta de recursos y au-

mento de necesidades nació la exaccion, de ésta la ambicion bastarda y la discordia; y cimentándose más que nunca el derecho en la fuerza, hubiérase roto con júbilo del Islamismo la triunfante corona de la Cruz, de no aparecer sobre el trono de San Fernando una fuerza que disolviendo la oligarquía, como el sol deshace los apiñados nubarrones que se oponen á sus rayos, devolvió á los ánimos esa esperanza, que tras largos dias de encapotado cielo, infunde la vista del anchuroso azul.

Un fausto acontecimiento indicado por la naturaleza, previsto de muchos, anhelado por todos, y de más feliz recordacion mientras más lo aleja el tiempo, tuvo lugar entónces, como si la fortuna quisiera congraciarse con el país, á que parecia haberle vuelto la espalda. Al pueblo pobre, valeroso y guerreador, que palmo á palmo habia reconquistado el solar de sus mayores, pero sin comercio, ni marina, ni gustar de más ruido que el de las batallas, unió sus destinos otro emprendedor, fuerte en sus conquistas, pronto en las determinaciones y amante de la industria, que paseando sus quillas por el Oriente, extendiendo su tráfico á las regiones del Asia, imperando en Sicilia, domeñando á los berberiscos en sus propios países, luciendo sus armas en Romania, plantando los emblemáticos bastones de su corona en las más fuertes ciudades de Grecia, habia logrado

imponer con sus galeras á las de Nápoles, Provenza y Pisa, infundir recelos á las pujantes marinas de Venecia y Génova, y extender su idioma por los empórios del comercio hasta alcanzar envidiable preponderancia sobre los pueblos cultos, y lugar prominente entre los latinos del Mediterráneo.

La tierra de los Berengueres, Jaimes y Pedros, Moncadas, Entenzas, Lunas, y la católica Petronila, debió cobijar su nacionalidad bajo la propia enseña que la tremolada en el suelo patrio de los Pelayos y Alfonsos, Cides, Guzmanes, Córdobas é Isabel la Católica. ¿Qué faltaba á un pueblo que el otro no tuviese para compensarle con exceso, y formar de consuno una gran nacion? Y cual si la suerte quisiera acumular la grandeza del portento sobre la verdadera grandeza de esta nacion venturosa, quiso que al irradiar el sol en su zenit, apareciese por el horizonte de Castilla un genio en figura de hombre, rechazado de todas partes, tildado de loco en todas, y en cuya tumba leeríase hoy, *aquí yace un pobre iluso*, si los luminosos rayos que partian del solio español, atravesando la niebla, no hubieran puesto al genio de relieve hasta mostrarle al mundo sobre un mundo nuevo.

Merced á aquella reina modelo de reyes, el hombre más humillado fué el más enaltecido; el reputado por ignorante demostró la ignorancia de la ciencia; el tenido por loco entre los cuerdos

llegó á ser el único cuerdo entre los locos. Él, en cambio, hizo más poderosa que ninguna á la reina como ninguna grande; pero cual todo el que aquí abajo desempeña una mision marcada, vivia para los demás, no para sí: fama presente, gloria póstuma, preciados timbres, títulos y honores obtuvo á trueque de su bienestar, porque objeto de admiracion debió ser blanco de la envidia y de la calumnia, mostrándose ante su país adoptivo como el país á su vez se habia de presentar ante las demás naciones; desgraciado por haber sido muy grande, pobre por haber acumulado pasajeras riquezas, infeliz por haber tocado la cumbre de la humana dicha.

Estas reflexiones, empero, no eran de aquellas circunstancias; ántes bien, ¿qué nacion no habia de envidiar á la favorecida, por designios al parecer providenciales, con más leguas de territorio allende el Océano que varas media el de su metrópoli? ¡Y qué territorios; donde el oro serpenteaba por la superficie en tal cantidad, que bastaria á satisfacer todo lo que no fuese la codicia humana! El pueblo español fué entónces considerado sin rival; su corona la más rica; sus dominios los más vastos; su brazo el más poderoso; su alianza la más solicitada; su fortuna por ello la más ocasionada á la envidia y recelos de la vieja Europa. Todo se aunaba para indicar á esta nacion el puesto más distinguido. ¡Quién habia de

prever que su desventura estaba envuelta en aquella portentosa dicha!

La marina del mundo antiguo no era digna de saludar al nuevo mundo: la carraca debia sustituir á la galera; la coca á la carraca; la carabela á la coca, y á la carabela el galeon. El inmenso piélago exigia buques de mayor porte, y la codicia, más aún que el instinto de conservacion, requeria gran capacidad.

Contínuas expediciones abandonaban nuestros puertos, llevando en sus bajeles hombres de todas las clases, de todas las condiciones, oficios y matices de la sociedad; unas quedaban sepultadas en el misterioso seno del Océano; otras, mal conducidas, arribaban á playas ignotas; algunas lograban surgir en el punto de sus deseos; y el oro que á su regreso traian unos pocos, doraba la miseria, las penalidades y la muerte que allí habian encontrado los más.

Nuevo mundo daba á Castilla Colon. ¡Mas ay! ¡que le daba mucho más de lo que Castilla podia sostener! Echaba la corona sobre sí inmensa balumba, el reino perdia vitalidad y brazos, cubríase de oro su tierra, que es el peor abono del suelo, y la miseria del oro matando la riqueza del trabajo y ahuyentando de una vez agricultura, industria y todas las artes útiles, constriñó á la nacion á comprar en otros pueblos lo que ella habia perdido con lo que á trueque de sangre adqui-

ria la metrópoli en sus colonias. Nuestra España parecia el cauce por donde iban corrientes del codiciado metal á detener su curso en otros países, devastando á su paso nuestro territorio, del mismo modo que la lava de los volcanes yerma y esteriliza los suelos por donde corre.

Mientras tanto continuaban las expediciones á las Américas, y, como si no bastase tanto predominio, dilatáronse los horizontes de la corona, alejáronse los de la industria, siguió mermando la poblacion, creció la necesidad hasta el lujo, que se valoraba por lo que le habian reportado los descubrimientos. ¡Qué abigarrado conjunto ofrecia al comenzar el segundo tercio del siglo XVI!

Muchos pueblos, varios en costumbres, caractéres é idiomas, se agrupan bajo la enseña tremolada por un príncipe nacido y educado en extranjero suelo, de progenie extraña y de lenguaje desconocido en Castilla. Su belicosa índole y enérgica decision tendian al dominio y á desarrollar la política de conquista sobre la unidad, porque uno era su estandarte y uno su cetro; mas la unidad habia que fundarla en la condicion comun al mayor número, para que fuera apretado lazo de tantas y tan diversas gentes. Apeló, pues, á la religion del pueblo vencedor, como seguro emblema de la del pueblo sojuzgado, manteniendo así la supremacía que fijó al uno sobre el otro muchos siglos ántes el éxito de señaladas batallas.

¿Qué español podria acomodar sus inclinaciones á las del pueblo vencido, ni cómo encontrar en él valor suficiente para degradarse con el ejercicio de las industrias propias hacia tiempo de aquél, cuando un nuevo mundo le brindaba ancho teatro donde ennoblecerse ensayando su espada, á la vez que satisfaciendo su espíritu de aventuras y su afan de riquezas? ¿Quién al ruido de las expediciones de Indias habria de someterse al paso tardo del arado, ni trocarlo por el monotono del telar? ¿Quién al ver llegar de allí enriquecidos á unos cuantos, paraba mientes en los muchos que encontraban muerte oscura? Y si no á las Indias, ¿quién resistia á los encantos de campañas gloriosas, donde se adquiria honra, prez y envidiables títulos de consideracion social? Soldado de una de las compañías que formaban los famosos tercios de Flandes, manejando la pica ó disparando el mosquete, entrando ahora una plaza por asalto, ahora escalando un amurallado torreon, invocando el nombre de España en todos los combates, llamándose soldado del duque de Alba, de Alejandro Farnesio ó del marqués de Espínola, y luciendo su marcial continente ante el vencido pueblo, y su garbosa apostura ante las bellas flamencas, que acudian á admirar el donaire del ejército vencedor..... este, este es el oficio que en alto grado halaga á los hijos de un país cuyos caractéres contribuyeron á formar leyendas caba-

llerescas. ¿Pero la agricultura, las artes, la industria, las diversas manifestaciones del trabajo productivo? ¡Ah! eso no; ¿ni para qué? si un solo viaje á Indias podia producir á un hombre resultados más tangibles, siquiera falaces, que los que le rendiria el trabajo continuado de muchos en la duracion de la vida?

Aun quedaba esperanza de remedio á la suerte de esta nacion haciéndose navegante, para armonizar sus inclinaciones con la posicion geográfica de su territorio, y reunir algun dia las condiciones esenciales de los pueblos marítimos. ¡Y cuál con mejores antecedentes, si la Divina Providencia parecia imponerle esta condicion al truncar el órden de una dinastía y el natural de los sucesos, para colocar en el sólio á una inteligencia capaz de comprender á la que habia de venir hasta sus gradas, desvanecer con la chispa que de ambas brotase la niebla que envolvia á un mundo misterioso, y dar á este país la primacía del elemento que separa los dos mundos!!

Sí, Inocencio; la nacion que brindó recursos para realizar la idea más grande concebida por el espíritu del hombre, debia ser esencialmente marítima. Debia serlo doblemente al unirse con la competidora en el mar de las Repúblicas señoras del Mediterráneo: y por si tanto no bastara, agrúpase á su corona el pueblo que contorneaba los continentes dando el nombre de sus hijos á cabos

é islas, golfos y ensenadas de los confines del globo; que desafiaba en débiles quillas los furores del Océano para sujetar las Indias Orientales al cetro de sus reyes; que por rey tuvo á un Don Juan II, por príncipe á un D. Enrique, por conquistadores á los Alburquerques, Castros, Meneses y Acuñas; por navegantes á Bartolomé Diaz, Vasco de Gama, Gil Yañez, Cabral, Almeida; al pueblo, en fin, que para cantar dignamente su gloria le dió el cielo un Camoens.

Hubo aquí naves, numerosas flotas, osados aventureros y tambien intrépidos é infatigables exploradores que levantaron muy alto el renombre español; pero no quedó un pueblo de marineros como se hubiese formado en otra nacion favorecida con sucesos tan sorprendentes y propicios, que á más tuviera un territorio que por el Norte desafía los furiosos embates de un Océano sin límites, por el Occidente resiste las embravecidas olas de proceloso mar, le bañan por el Oriente tranquilas aguas surcadas en todo tiempo por quillas de todos los pueblos de la vieja Europa, y aparece por el Mediodía cual atalaya avanzado del Continente europeo, guardador del paso entre los dos mares más frecuentados de las naciones cultas del globo.

Pero no nos admire; este pueblo, por sus costumbres, tenia que preferir la espada á la brújula; por esto en vez de continuar el camino de las ex-

ploraciones, trazado por una pléyada de famosos navegantes, prefirió lanzarse por la senda fatal de las conquistas: en vez de surcar los mares contorneando los continentes, penetró en los territorios espada en mano y afrontó el furor de los hombres para eludir el de los elementos; el Cortés marino fué olvidado ante el Cortés conquistador; por esto, en fin, tomó un guerrero posesion del mar del Sur con una espada y agua á la cintura.

Díme: si en Inglaterra se hubieran labrado las quillas que tocaron las vírgenes playas del nuevo Mundo, y de aquel país hubieran salido tantas expediciones y tal número de exploradores, ¿no es verdad que su preponderancia y pujanza naval atribuiríanse á aquellos sucesos? Pues observa que allí los nombres de Cook, Franklin, Macclure y Ross, son más populares que los de Warren Hastings y Wellington, mientras que aquí todos conocen los de Pizarro, Cortés y Vasco Nuñez de Balboa, y muy pocos los de Ferrer, Elcano, Ojeda, Diaz de Solís y mil otros que, si no dieron riquísimos florones á la corona de Castilla, conquistaron regiones para la civilizacion y tesoros para la ciencia, y te persuadirás de que las circunstancias más pasmosas y propicias, influyen ménos que las condiciones normales y determinantes en el modo de ser de las naciones.

¿Quién lee aquí los curiosos viajes de Sarmiento, las navegaciones de Loaisa y Saavedra, los

extraños episodios de la de Magallanes? ¿Y quién no conocerá las campañas de Flandes, las biografías de Gonzalo de Córdova, las conquistas de Méjico y del Perú, las guerras de Italia, todo en fin lo que excite el espíritu á condicion de que se desarrollen los sucesos en tierra y nada de lo que tenga por teatro al mar? Pero ¡qué mucho! ¿no fué nuestro estandarte el primeramente saludado en toda la redondez del globo? Y ¿dónde está una reliquia de la nao que lo ostentó? ¿dónde los bronces ó mármoles que perpetúen la memoria del que la condujo? ¿qué poblacion moderna del litoral se llama *Victoria?* ¿en qué plaza de la cabeza de la monarquía se ve una estátua de Sebastian del Cano? ¿qué calle recuerda tan esclarecido nombre? ¿Será que nuestra grandeza en aquel siglo no permitia ver la grandeza del suceso? Pero, ¡y despues!

¡Ay, Inocencio; el afan de aventura que tantas víctimas produjo, no pudo hacer marítimo á un pueblo de inclinaciones contrarias á la vida de mar, soportada tan sólo en cuanto era imprescindible para trasladarse al mundo de su fantasía!

¡Aventurarse á un elemento que por donde quiera ofrece azares ó monótona igualdad, penalidades y privaciones, batallas sin gloria y muerte tanto más aterradora, cuanto oscura y misteriosa es; llamarse marinero de un Lepe, de un Mendaña ó de un Pinzon; renunciar á los dul-

ces brazos de su dama despues de la victoria, ó al interés marcadísimo que la chispeante narracion de la pelea produce en un auditorio que sabe lo que son mosquetes, y picas, y cañones, y el arrollar las masas, y el escalar baterías, y por completo ignora lo que son naves y vientos duros, y mar tempestuosa, y escollos, y bajos, y rompientes y abordajes.... ¡Ah! tal vida no es la que se ajusta á la índole, á las costumbres, á las tendencias, á la complexion meridional del pueblo español.... ¿Pues y el de los Berengueres, me dirás, que así peleaba por mar como por tierra, y cuyas naves habian extendido su comercio en todo el Oriente? ¡Si al pueblo de los Berengueres no se le hubiera puesto un valladar en el Océano, otra seria hoy tal vez la suerte de España! Pero estrechado desdichadamente á sus antiguas navegaciones, y conociéndose ya un mundo nuevo, quedó su espíritu mercantil como nuevo Prometeo encadenado por torpes ligaduras á la roca del exclusivismo.

¡Cosa extraña! Ufanábase la nacion de inmensamente rica en éste su período de mayor pobreza, sin reflexionar que le acontecia lo que al navegante que vendiendo sus provisiones al engolfarse en el piélago, experimentara continuada calma, y por ello sed y hambre que no podrian satisfacer todo el oro de que llevaba repleto su buque.

¿Qué seria de ella cuando se agotase el precioso metal que le daba el territorio de sus conquistas? ¿No recuerdas el estado del Tesoro á la muerte de Felipe II? Y durante el reinado de su hijo, ¿no lo manifiesta el recurso de aquella pragmática tan famosa como irrealizable sobre la entrega de la plata labrada? ¿Y los apuros por la feliz arribada de las flotas de Indias? Atestiguo con la relacion de Luis Cabrera de Córdova, que siempre al tratar del asunto concluye con estas ó parecidas frases: «¡Dios las traiga en bien, que buena falta hacen al rey para pagar algo de lo mucho que debe!» ¡Y sin embargo aquellos famosos tercios que amarraban á sus picas y arcabuces los destinos de Flandes é Italia, hubiéranse disuelto todos por falta de soldadas, sin los esfuerzos de hombres como el marqués de Espínola, á quien tanto se regateó la grandeza, como el conde de Fuentes, á quien tanto daño hacian sus émulos desde aquí!!

¿Concluyeron por ventura los apuros al fallecer aquel príncipe, modelo de hombres en su vida privada, y de nulidad como rey, cuya voz modulaba á su antojo el favorito objeto de todas sus mercedes? No, querido Inocencio; á un Felipe seguia otro, á un duque de Lerma, un conde-duque de Olivares. ¿Quién no recuerda la nacion regida por aquel jóven más dado á devaneos amorosos que al estudio sobre el gobierno de sus pue-

blos, y gobernada por un prócer cuya altivez corria pareja con su ineptitud? El Tesoro exhausto; apagado el último destello de la industria; hollado nuestro pabellon en varios puntos de las Américas; la Hacienda en brazos de codiciosos arrendadores; en los astilleros no se oia ni los golpes del martillo ni el chirrido de la polea; solamente interrumpian este silencio las algáras de los corsarios argelinos, que al derramarse en terribles hordas por el litoral del Mediterráneo ahuyentaban á los moradores de las costas, y los ecos de las músicas que divertian á la córte con farsas y entremeses, mientras que los gobernantes se daban á amorosos discreteos, y el monarca mataba el tiempo de varios modos entre los bastidores de un célebre teatro.

Todavía, empero, se mostraba ante el mundo nuestra nacion grande y poderosa, pero con la grandeza que decae y con el poder que declina; todavía causaba asombro ver en el mapa del mundo regiones enteras de la América marcados sus límites con el mismo color que el de un pequeño punto que parecia desprenderse del continente de Europa; pero ya movia á tristeza una metrópoli que en lugar de robustecerse con el aumento de poblacion para conservar la preponderancia sobre sus Colonias, esparcia sus hijos por todas ellas. ¡Sus hijos, que en la segunda generacion habian de proclamar al país donde vieran la luz del dia,

y poner en olvido á la nacion que habia llevado la luz á aquellos países!

Los pocos buques que en otras épocas exportaban hierro en trueque de mercancías, llevaban tan sólo hombres y armas: así que despoblado el país, yermos los campos, muerta la industria y atemorizado el comercio, quedó un pueblo belicoso frente á frente de las necesidades de la vida, y sin medios de satisfacerlas. ¡Cómo extrañar que esgrimiese su espada la discordia, ni que á la sacudida del vendaval se desgajasen las enormes ramas de un árbol, cuyo tronco, menor que cualesquiera de ellas, hallábase hondamente trabajado y perdida su sávia para darles lozanía!

España, al perder las Américas, obtuvo la ingratitud como pago del conquistador; ellas en cambio quedaron en el mundo como hijas que en su minoridad se fugan del hogar doméstico. La metrópoli les dió sangre, les llevó con la religion del Crucificado la civilizacion verdadera, y dejóles el habla en que se han escrito gloriosísimos hechos. Por ellas dejó de vivificar su industria, de roturar sus extensos campos, de repoblar su desolado territorio; por ellas perdió hasta la esperanza de atajar ese desangradero que se llama emigracion, y es á las naciones lo que la anémia al cuerpo humano; por ellas en fin vióse tan grande imperio como en el mundo no ha habido, á la zaga del progreso que habian logrado otras nacio-

nes de Europa. Proletarios de pasados siglos han legado á su descendencia artes útiles, industria, comercio, todo, en suma, lo que nace del trabajo á que la necesidad les constreñia. Magnates nuestros antepasados con las rentas alcanzadas por el valor y la fortuna de sus mayores, nos legan brillante historia, y al par que el recuerdo de posesiones perdidas, la necesidad de emprender la senda del progreso con retraso de medio siglo, y para ello, la de comenzar por adquirir el hábito del trabajo.

Hé aquí, querido Inocencio, la síntesis tristísima de nuestra historia, sin excluir la época de los Borbones. Registra sus reinados, y si en algunos encuentras periodos fastuosos, tén por seguro que han sido orígenes de grandes males para el siguiente.

Pocos pueblos aventajarán al nuestro en lo levantado del carácter, ni en lo generoso de sus miras; ninguno en lo espontáneo de ese sentimiento llamado filantropía por el excepticismo, y por nosotros caridad, porque tal virtud cristiana lo ha implantado aquí haciéndonos eminentemente democráticos; ninguno presenta episodios más brillantes, rasgos más sublimes, valor más desinteresado; pero ninguno tampoco más imprevisor, ninguno que con mayor imprudencia aplace para un *mañana* ilusorio é indeterminado las más apremiantes resoluciones; ninguno más desde-

ñoso de las formas, quizá por altivez de principios: ninguno más castigado de la fortuna, ni con apariencias más mentidas de la naturaleza.

¿Te asusta la frase? ¿Y cómo nó, si en el aula nos han inculcado muy distintas nociones? Confundiendo épocas y ampliando á todo la grandeza que simboliza la extension de dominio, el brillo de las armas y el fausto de riquezas efímeras, nos han enseñado la historia tan sólo por su bella faz. ¿Qué territorio más fértil que el nuestro? ¿Qué suelo más privilegiado que el de esas Castillas, graneros de Europa? ¿Qué industria podria competir con la nuestra hasta mediados del siglo anterior? ¿Qué nacion de mayores recursos por aquella época? Y así aleccionados, y naturalmente engreidos, y mezclándose la hipérbole propia del carácter meridional, para hacer óptimo lo bueno, bueno lo mediano, y mediano lo malo, llegamos á fantasear en nosotros suficiente vitalidad para emprender á toda hora la senda marcada por el progreso, que en otras naciones habia trazado una centuria de trabajos asíduos.

Todo esto, querido Inocencio, es tan halagüeño como perjudicial; porque el indivíduo, y colectivamente los pueblos, son tanto más desgraciados, cuanto el amor propio ó el orgullo, que no hay que confundirlo con la dignidad, y que es contrario al amor de pátria, los encastilla en la negacion de sus enfermedades, impidiendo la

curacion radical, y colocándolos en el falso terreno del que se obstina en negar lo que para el mundo es notorio.

Fácil me seria demostrarte que este país no es tan fértil como se dice, que sus accidentes continuados son obstáculos sérios á las obras marcadas por el siglo, haciéndolas por lo tanto más costosas; que esos graneros tan abundosos no han abastado en muchas ocasiones al sustento de los pocos habitantes de la nacion; que este sol tan puro que tanto alegra el ánimo, seca y esteriliza el fruto que con lozanía hace germinar, agostando á la vez las esperanzas del labrador, convirtiendo su precoz alegría en tristeza, y enervando la musculatura del hombre; que nuestra industria á mediados del siglo anterior era decadente; en una palabra, que esta nacion de tan grandes recursos, no ha tenido recursos para mantener su grandeza.

¿Pero á qué demostrar lo que de poco tiempo á hoy va estando en la conciencia de muchos y se traduce en el presupuesto con dolorosas cifras? Fíjate en las que representan la importacion y exportacion, y en la enorme diferencia de cuatrocientos millones encontrarás la prueba más elocuente de lo que expongo.

Y bien, querido Inocencio, ¿crees que gobiernos de ayer hayan podido ocasionar estos males? No trato de justificar á ninguno; ántes bien cúlpoles por lo que en la intencion dejaron de obrar,

mas no porque del remedio esperase ningun resultado; que los gobiernos ante las inclinaciones, carácter y costumbres de los pueblos, son como las cañas en medio del torrente, que sólo pueden permanecer arraigadas acomodando á la corriente su flexibilidad.

La pobreza de un país consiste en la falta de industria y artes útiles, ó en la de medios para fomentar la agricultura. El nuestro, llamado esencialmente agrícola, hubiera podido buscar en este ramo la subsistencia entre las crecientes necesidades de la civilizacion; pero ya ves cómo se despoblaba hasta el punto de no contar mas de siete millones de habitantes en el primer tercio del anterior siglo; cuán refractario de la esteva habia hecho su carácter el espíritu de aventuras y el afan de batallar, y sobre todo, qué golpe tan contundente habia sufrido con la expulsion de tantos millares de brazos aplicados cási exclusivamente á la labranza de nuestras tierras.

Así, pues, cuando hablas de la pobreza de hoy, te olvidas de la de ayer; cuando te lamentas de las pérdidas de cosechas, no tienes presente que en tiempos del tercer Felipe llegó á duplicarse el precio del grano hasta subir el trigo de catorce á veinte y cuatro reales, y de siete á catorce la cebada, tocándose la necesidad de abrir los puertos á los cereales marroquíes para atender á la subsistencia. Y advierte, querido Inocencio, que áun

no habian salido los moriscos de nuestra nacion: juzga de lo que sucederia despues.

Encastillado en la idea de achacar nuestros males á causas recientes, comprendo que no te bastarán las anteriores razones. ¿Quieres que descienda á cosas menudas? Pues vamos á ello, que cuando se rechaza la síntesis aprovecha el análisis. Ya conoces el presupuesto del Estado, y la enormidad de nuestra deuda. Olvida ambas cosas, si pueden caer por un momento en olvido, para fijarte primeramente en tu persona, luego en tu hogar.

¿El paño que vistes, los afeites que usas, las navajas con que te rasuras, el reloj que llevas, la cadena que lo prende, los botones de tu camisa, los anteojos de teatro, las joyas con que se adereza tu mujer, las sedas que luce, las telas á que da hechura, los juguetes de tus pequeñuelos, la vajilla que cubre vuestra mesa, los muebles más lujosos de tu menaje, algo, en fin, de lo mucho que constituye las necesidades normales de la vida para una clase numerosa de la sociedad, proceden de industria española? ¡Qué mucho, si en la pluma que trazas tus cartas se lee un nombre extranjero! ¿No comprendes aún la razon del déficit?

Díme: ¿heredaste por ventura las necesidades que te asedian? ¿Tenian tus padres amueblada su casa como lo está la tuya? ¿Hollaban sus piés la mullida alfombra ó la modesta estera? ¿Conocian los reverberos que alumbran tus habitaciones?

¿Adornaban sus puertas esos cortinones gualdrapeados que en pocos casos preservan del viento y en muchos son veletas de ese otro viento ocasionado á tantos males, que se llama vanidad? ¿Me argüirás que son invenciones modernas? No; los coetáneos de tus padres en otros países las conocian y usaban; ellos no, porque los Pirineos eran valladar de tentaciones, y tampoco tú tendrias aquellas cosas, ni las echaria yo de ménos, si no hubiera la civilizacion allanado el camino.

Aquí tienes contestado el punto de tu carta en que procuras explicar el desnivel, por la decadencia de nuestra industria en este último período. Glósalo con mayor fundamento reflexionando que el repentino y continuado roce con pueblos donde la cultura crea mil caprichos, que la abundancia dimanada del trabajo sanciona, y áun coloca en el concepto de necesidad, nos contagia dulcemente constriñéndonos á mayores comodidades, sin contar con lo que en otras partes las produce.

Hé aquí el *desnivel.*

Pasa ahora desde el indivíduo á la nacion, penetrando en la esfera administrativa, y habrás de convencerte de que modelada por la civilizacion la máquina gubernamental, no puede prescindirse de los centros, ruedas y tornillos de que consta en otros Estados que con el nuestro se eslabonan, sin exponernos á quedar más á la zaga de la via que tanto nos interesa trasponer.

Hé aquí el *déficit*.

Considera, en seguida, que falto de industria el país, y no produciéndole la agricultura para atender á las necesidades que la época le exige, tiene precision de acudir á otras naciones en demanda de metálico, pagándolo en razon directa de la depreciacion progresiva del crédito.

Hé aquí la *baja de los valores*.

Reflexiona que el dinero adquirido á costa del crédito, nos sirve para pagar al prestamista su propia industria en artículos de nuestras crecientes necesidades.

Hé aquí la *deuda*.

La deuda no se paga sino con dinero, el dinero es la expresion del trabajo, el trabajo no se ejerce con los brazos cruzados; y si en esta postura esperaban nuestros mayores las flotas de la plata, y la misma conservamos nosotros sin esperanza de flota, recreándonos en las paradas de los que en vez del escoplo empuñan el fusil, díme: ¿quiénes van á pagar nuestra deuda, cuyo interés importa miles de pesos por minuto?

De aquí los *empréstitos*.

Ten presente que la falta de industria paraliza millones de brazos, que los brazos penden de un tronco, que en el tronco hay un órgano exigente, cuyo metrónomo es el *hambre*, que la brújula del hambre en los países donde falta trabajo industrial, tiene su imán único en el

presupuesto, y comprenderás la causa de la *empleomanía*.

Pero son muchos los necesitados, exíguo el presupuesto, y la política su camino más corto, en carreras que no sean profesionales.

De aquí la *político-manía*.

En resúmen, unido el país al carro de la civilizacion, imponiéndole ésta mil atenciones, careciendo de medios para satisfacerlas, faltando industria y artes útiles donde emplear miles de brazos ociosos, no viéndose la subsistencia sino en el presupuesto, significando el presupuesto la contribucion del trabajo, siendo relativamente mayor el número de los cesantes retribuidos que el de los contribuyentes, deseando los cesantes y los ociosos entrar en la cifra de empleados sin ver senda más breve que la política, y no asustándose la necesidad ni dando espacio para discernir los medios de alcanzar el fin que la naturaleza le impone, sale armada á la calle con el ímpetu del leon al caer sobre su presa.

Hé aquí lo que nos trabaja y consume, lo que nos destroza, fracciona los partidos, bastardea las leyes y produce el cáncer que corroe al país.

España, querido Inocencio, padece una enfermedad, más para llorada que para descrita, que al exterior se traduce por un vago sentimiento, ya de tristeza, ya de temor ó desconfianza, á veces de desesperacion, ahora de indiferentismo, y

siempre de inquietud y duda sobre lo porvenir, cual si el derrumbamiento del edificio levantado en nuestro ánimo por la fantasía, nublara en su polvareda el horizonte sin dejar que se columbre la esperanza.

Y qué, dirás, ¿no han de tener remedio nuestros males?

Sí, Inocencio, todo lo que procede del hombre tiénelo, mas es preciso discernir las causas para la oportunidad de la aplicacion. Una de las que los produjeron contribuye á agravarlos. No há mucho que nuestro carácter influia para que nos creyésemos en todo y por todo los primeros del mundo; ahora conspira en contrario sentido para que nos confesemos los últimos en todo y por todo. Ayer mirábamos en derredor de Europa con la supremacía que la historia infunde á los grandes imperios; hoy con el desaliento de la decadencia: ántes nos parecia pequeño todo lo que no procediese de nosotros; ahora nos conceptuamos inferiores á nosotros mismos. Ambos extremos los produce la hipérbole; ambos, aunque parezca paradoja, dimanan de orgullo. Levantémonos, no con la nécia arrogancia del débil que en momento iracundo quiere pasar por fuerte, sino con la del enfermo que tiene la conviccion de que la salud depende en mucha parte de su voluntad.

Porque, querido Inocencio, el mal no está tanto en los gobiernos como en nosotros; y su arrai-

go data de siglos. ¿Qué han de poder los gobernantes si los gobernados no les facilitamos la curacion? En vano serán las prescripciones médicas á un doliente, que con su mal régimen haga á su naturaleza refractaria de toda medicina.

¿No observas la tendencia á desacreditar á las mismas personas encumbradas por nuestros esfuerzos? Pues retrocede á los años 1330, y encontrarás un rey que, llevando este prurito hasta el grado de manía, complacíase en encumbrar vasallos para exterminarlos luego á su sabor. Tú que desconfias de todo *á la par que crees en los espíritus*, evoca al del conde Alvar Nuñez Osorio, al del maestre de Alcántara y al de otros muchos que corrieron igual suerte, y si aún no están atemorizados y se dignan comparecer á juicio, que mucho lo dudo, oirás lindezas sobre aquel señor, no obstante sus triunfos posteriores en el Salado y en Algeciras.

¿Este es un hecho, dirás, que nada prueba? En la duda, allá va otro que prueba demasiado. Sigue recorriendo algo la historia; fíjate en la rèbelde defensa que de la villa de Aguilar hizo D. Alfonso Ferrandez Coronel; estudia las circunstancias del episodio; lee la contestacion del caudillo rebelde al de las huestes reales, de quien por cohecho habia conseguido la villa, y en aquellas palabras verás retratado un carácter que tantos siglos no han podido modificar. «*Don Joan Alfonso*, decia

al de Alburquerque, *esta es Castiella que faze los omes é los gasta.*»

No calcaré la frase para decirte *esta es España,* sino *este es el sistema de unos pocos* que aspiran á regir los destinos de la nacion, ayudando á los hombres á engrandecerse para desprestigiarlos en seguida á costa de la fama, de la opinion y áun de la honra; ¡de la honra, Inocencio, que es á las familias lo que la flor al jardin, que es al hombre lo que el perfume á la flor!

Pero si este vicio es sistema de unos pocos, voy á recordarte uno que está en el país entero. Tal es el prurito de resistir al principio de autoridad. Nos quejamos todos los dias de un Gobierno que, dando pábulo á la censura de extranjera gente y permitiendo que á toda hora se moleste al público con la exposicion de nuestra propia miseria, no pone coto á la mendicidad; y si un agente del municipio reprende ú obliga á un mendigo á retirarse, cunde en nuestros pechos una conmiseracion tan noble y bien sentida como mal discernida, que nos impulsa á tomar la defensa del segundo echando al primero en rostro su crueldad; sin discurrir que aquel hombre cumple un deber que la autoridad por delegacion nuestra le impone, interpretando fielmente nuestros deseos. ¿Qué gobierno es posible si el soberano impide que se cumpla lo que él mismo acaba de mandar? Para ejercer la soberanía es condicion precisa el respeto

de sí propio, y ningun pueblo podrá preciarse de ella hasta que no acate, y haga acatar, las disposiciones emanadas de las autoridades que ha constituido.

Se establece un régimen de policía reclamado por todos, y todos individualmente buscamos los medios de burlar el bando. Excuso recordarte otros ejemplos que pregonan nuestros defectillos; pero no concluiré sin exponer la trascendencia del desden hácia las formas, y la más fatal aún de sobreponerse el individuo al Estado, resultando así con miras interesables y mezquinas todo el movimiento de esta máquina complicada que se llama Administracion.

Lo primero hace perder en el órden moral á uno de los pueblos más nobles del mundo, y en el especulativo á una nacion que necesita contrarestar su pobreza con el modo de presentar sus productos. ¿Has visto alguna botella de vino español adornada como una de vino francés ó aleman? ¿alguna de aceite refinado como otra del extranjero? Pues ya sabes que nadie nos gana en la excelencia del primer artículo, y que nos hallamos á grande altura respecto al segundo. Amplía el defecto á mil cosas, empezando por el modo de entrar y el de recibir en ciertas oficinas públicas, siguiendo con el diálogo que en la calle sustituye á las frases naturales de excusa al ocurrir el tropiezo de dos transeuntes, y concluyendo con una

mirada al traje, peinado y manos de la ramilletera, ó de la mujer que te brinda en el Prado con un merengue y agua, y te persuadirás de lo mucho que nos perjudica el olvido de las formas, y de lo poco que nos costaba poner el remedio.

Más fatal te dije que era el vicio de la Administracion, porque da márgen á que se la suponga movida siempre por interesables resortes. Así que no hay concesion que se adjudique, gracia que se otorgue, recompensa que se obtenga, empleo que se gane, órden, en suma, que recaiga sobre cualquier asunto, que en el momento no suenen las palabras *negocio*, *venalidad* ó *favor*.

De aquí las ofertas punibles que debieran avergonzar á quien las hace, cuando no sellarle los labios el temor de la ofensa que infiere ó el de la indignacion que provoca; de aquí la sospecha que, fundada ó no, convierte el rumor en calumnia, y cual envenenado dardo va á dar contra la fama de todo el que maneja caudales; las pretensiones absurdas, las exigencias insensatas, las recomendaciones depresivas, y los mil artificios que tienden á robinar ó desencajar los tornillos de esa máquina que se nombran empleados. De aquí tambien que el delito, apoyándose en el descrédito de la Administracion, tome pié para esas cuentas en que se lee tanto para el Ministro, tanto para el jefe de la Seccion, tanto para el del Negociado, y *casi nada* para el bribon que sin llamarse José

María, ni exponerse un ápice, vistiendo frac y alternando en buenos círculos, estafá el *todo* á costa de la candidez de un forastero, y de la honra de tres hombres incapaces de sospechar tal infamia del Sr. D. Fulàno.

No pretendo disculpar á nadie, ántes bien deduzco que esos artificios de la maledicencia no existirian si no se les hubiera dado cuerpo con la realidad; pero duéleme que no recaiga la indignacion de todo el país sobre los que así hayan procedido, para que no anduviesen confundidas la excepcion con la regla, y supiera el mundo el que ante Dios era malo ó bueno.

Nadie ignora que la continua movilidad en los destinos, teniendo sobre cada empleado suspendida la cesantía más amenazadora que sobre Dámocles la espada, es ocasionadísima á la inmoralidad; y aunque esta circunstancia aquilate el mérito de los que resisten la prueba, y no sea escaso el número de los que prefieren, gracias á Dios, amasar con lágrimas de indigencia el pan de la cesantía, á saborear con remordimiento el fruto del soborno, ya sabes que los hombres no son ángeles.

¿Recuerdas á aquel, Angel de nombre, tan bueno como probo, de intenciones tan rectas y de educacion tan esmerada, que despues de conseguir un destino en Vitoria lo trasladaron á Sevilla, teniendo que malbaratar los muebles recien estrenados allí; que al llegar á Sevilla le

sucedió cosa análoga; que á los tres meses fué removido para Mallorca, y al presentarse en este punto le entregaron la cesantía? ¿Recuerdas que al referirnos el hecho brotaban de sus ojos lágrimas de amargura?—«He malgastado mis ahorrillos en viajes que comencé en primera clase, y concluí por implorar la caridad del pobre patron de un laud, para que, con mi familia, me condujese á Palma; la buena posicion que he tenido, léjos de franquear, me cierra las puertas del trabajo; mis pequeñuelos me piden pan; mi pobre mujer moriria de hambre si la pena se la dejara sentir, y mi honradez no basta á afrontar la vergüenza en que la sociedad envuelve á quien la padece. ¡Hambre yo, que he manejado millones, y que á mansalva pude embolsar tantos y tantos miles! ¡Yo, que encastillado en la honra rechacé ofertas, proposiciones, y las mil insidias del soborno, hasta exponer mi pecho á la bala de un adversario! ¡Ah! esto es una provocacion del Gobierno; y provocacion y sarcasmo de la sociedad cuando califica *de estúpido* mi proceder. Yo me vengaré de la sociedad y del Gobierno.»—Y si lo cumplió, díganlo el coche que arrastra, el boato que ostenta y el cinismo con que parece decir á los que le llamaban *tonto*:—Mirad como en vuestra opinion he reivindicado la mia.—Recuerda, por último, que te dije:—Inocencio, ni de propósito inventaria Satan sistema más infalible para con-

vertir la honradez en perversion: quien en tales casos no tenga la dicha de mirar á Dios y divorciarse del mundo, es cási imposible que guarde estrictamente el sétimo de sus mandamientos.

¿No es gran lástima que tal cosa se lamente en la esfera de la Administracion de un país, donde en la social no tiene tanta amplitud como en otros el proverbio que dice: «*todo lo alcanza el dinero,*» y que yo corregiria: —*cási todo* lo que depende de la voluntad del hombre? Y es obvio que aquí no consigue tanto. El excepticismo, que me atrevo á llamar esclusa de la civilizacion, y que se afana en traducir todo por dinero, no nos ha inundado hasta el punto de extirpar de nuestro carácter la hidalguía, ni mucho ménos ha podido corromper la benéfica sávia que en él ha ingerido la religion sacrosanta de nuestros mayores. Aquí se afronta aún los embates del dolo, las sugestiones de la insidia, y los ataqnes de la bajeza; aquí hay dignidad aún en los oficios más humildes; ¡qué mucho! la hay hasta en el vicio, y no es bastante el dinero para ahogarla. Si no fuese exacto este punto, Inocencio, llámame en tus mientes como te nombro en mi escrito, pero no lo refutes; no intentes demostrar otra cosa, para que nunca dejemos de bendecir á la Divina Providencia, por habernos dado ser en un pueblo, cuyas condiciones esenciales compensan con creces mil defectos más que tuviera.

Y Dios nos perdone la presuncion, que ni áun en sentido colectivo es lícita, y sigamos con las faltas; que no hay para qué encomiar las virtudes, por aquello de que á los espejos empaña el más leve soplo.

Corregidos los vicios capitales de que te he hablado, y especialmente el de la Administracion, en el cual suele hacer hincapié la envidia, debe continuarse con las costumbres; y cuando éstas se modifiquen, tendrán los gobiernos, cualesquiera que sean sus doctrinas políticas, base segura sobre qué edificar. Mientras tanto, ¿no ves que sus esfuerzos serian como los del ingeniero que se obstinase en construir sobre terreno movedizo?

Mas paréceme oirte decir: la *movilidad en los destinos*, causa eficiente de la perturbacion administrativa, se corrige con una ley de empleados que prescriba el ingreso por oposicion, establezca escala, y normalice la carrera al igual de las profesionales. Nada objetaria, Inocencio, si á la sombra de cada partido político no hubiese tantas banderías como destinos en el presupuesto; pero con tales bases, ¿no consideras que la ley, léjos de remediar, seria mayor incentivo de trastornos? ¿No reflexionas que los ministerios pasarian como relámpagos, y que las leyes sobre esta materia serian las exhalaciones del firmamento político?

No es esto pretender que sigan las cosas como van; ántes bien urge atajarlas, si con ellas no

queremos despeñarnos. Atinar con el remedio es punto dificilísimo; mas ya que nada se consigue con los aparentemente racionales, apelemos á los aparentemente disparatados, que si el *contraria* no cura, suele curar el *similia*, y al cabo uno y otro están hoy reconocidos como sistemas.

Atento, pues, al proverbio *un clavo saca á otro clavo*, busca un despropósito semejante al estado de nuestras cosas, uno de tal calibre, que pueda sacar al país el clavo que le atormenta. De cualquier modo, si la cura no se obtiene, no ha de empeorar el enfermo. Ten presente aquel maquinista inglés, moribundo de fiebre amarilla, que cási exánime no tuvo otra palabra que la de *rhum*. Recuerda que los compatricios que le velaban preguntaron al médico: —¿se lo damos? — Lo mismo es ron que malvabisco, que ácido prúsico, contestó. Pues ambos vimos á los pocos dias al agonizante asistir, ya bueno y sano, al entierro de uno de los que le velaban, fallecido á consecuencia de la fiebre que le produjo la otra mitad de la botella.

Traslada al órden moral la tésis del episodio aplicándola al asunto que nos ocupa, y te aconsejará que no eches la imaginacion por la esfera de las teorías, sino que te calientes la cabeza imaginando una cosa *sábiamente disparatada*. No me vengas con tus medidas radicales de supresion de jubilaciones, cesantías etc., que más que remedios son *inocentadas*, como todo lo que suena mucho y

nada obra por la imposibilidad de la realizacion, y la injusticia del propósito. Con una cosa *sábiamente disparatada*, quiero darte á entender medios posibles en el terreno práctico, aunque en la esfera de la teoría los veamos absurdos. Y no presumas ligeramente salir airoso de la comision; que para disparatar de tal modo se necesita ingénio adecuado, y tal vez más sutil que para ajustar el criterio á eso que suele llamarse sentido comun; Díganlo si no Galileo, Pascal, Descartes y otros autores de paradojas que hoy son verdades inconcusas.

Esto asentado, comprenderás mi insuficiencia para indicarte el camino de la solucion. Algunas veces se me ha ocurrido considerar ventajoso que los gobiernos encaminaran á las clases pasivas por la senda del comercio, de la industria ó de las artes; ahora dispensando por cierto período del pago de contribucion á los que probaran ejercer alguna profesion ú oficio útil, y recargando el descuento á los cesantes que se mantuvieran desocupados; ahora retirando la pension á los que se agitaran en la esfera de la política palpitante; ahora estableciendo concursos para premiar á los que se distinguieran con la capitalizacion de sus haberes, á fin de que se estableciesen en su nuevo estado y fueran eliminados del presupuesto; ahora, en fin, honrando el trabajo en todas sus manifestaciones, para que ni el militar de reemplazo

ni el cesante se conceptuaran de ménos valía ejerciendo un arte ó industria, ó el comercio, que empuñando la espada ó la pluma. Pero aunque disparatadas estas ligeras indicaciones, no lo son en el grado eminente que te pido. Así que, déjote íntegra la solucion, por corresponder á la esfera en que tu talento puede campear con holgura.

Posible y áun probable será que encuentres los medios de restablecer el equilibrio entre la produccion y las necesidades del país, que es el nudo gordiano de España, cortado por todos y por ninguno desatado. Ya sea estableciendo academias industriales con maestros acreditados del extranjero, ya aprovechando muchos productos del país que pudieran tener provechosa aplicacion, como las maderas de nuestros bosques á las construcciones navales; ya fomentando los hilados y tejidos de los excelentes textiles que produce, encauzando las aguas para hacer fértiles muchos terrenos, utilizándolas como motor industrial, impulsando la inmigracion para vivificar inmensos baldíos donde no se ve rastro de vivienda humana, atajando la emigracion que roba al país el gérmen de su riqueza ó sea una familia por hombre, fomentando la cria de ganados, industrias de salazon y artes fabriles, procurando que nuestro pueblo deponga su amor decidido á un juego inmoral. que si no arruina, engendra desvarío y despego al trabajo, mata la economía doméstica, y arrulla

al hombre en un mañana ilusorio; trocándole su fiesta favorita por otra que no robe sangre á la agricultura, ni camino á las ideas humanitarias; premiando, por último, el trabajo en todas sus esferas y manifestaciones, y por otros muchos medios que te se ocurrirán, es indudable que llegaríamos á término cási feliz.

Dígote cási, porque el clima, lo accidentado del territorio y la posicion geográfica de la capital, son los tres enemigos de España: el primero, enemigo del trabajo, el segundo del éxito de las obras, el tercero del carácter apropiado á los pobladores de una península. Treinta y cinco grados marca el termómetro en la habitacion donde te escribo: los baños debilitan, segun mi médico, á temperatura más elevada de veintidos; luego la voluntad debe hacer todo el esfuerzo de la diferencia, para que funcione con la pluma una máquina que, ya proceda de la Siberia ó del Senegal, propende á la suspension en hamaca liviana, recibiendo el ambíente agitado por más liviano abanico.

Pero la voluntad no basta para la coordinacion de ideas; porque á manera de los perfumes se evaporan con el calor. En prueba de ello observa cuántas hay en este país, sin que ninguna se realice. Si culpas á nuestra indolencia y no al clima, tomas el efecto por causa; y si no, que te diga el *espíritu* de Olavide, cómo se equivocó de medio á

medio con sus alemanes de las Carolinas. Ahí tienes á esa raza *morena-rubicunda*, con los propios hábitos é inclinaciones que los descendientes de los benimerines. Tanto daria que trajeses, ahora rusos, ahora etíopes; porque el hombre, Inocencio, no es hijo del clima en que nace, sino de aquel donde mora.

Pues si tú y yo deseamos trocar la postura de bufete por la de hamaca, y la pluma por el abanico, ó por nada, para evitar molestia al brazo, ¿qué ha de acontecer al pobre segador cuyos miembros tienen que agitarse recibiendo los rayos de un sol que agrieta la tierra?

Verdad es que nosotros, por llamarnos gente culta, aumentamos los inconvenientes del clima obedeciendo sumisos á esa tirana que bajo el nombre de moda esclaviza á las sociedades. Con un calor de treinta y cinco grados vestimos lanas tejidas para habitantes de países ménos rigorosos, usamos el propio calzado que en invierno, adoptamos el pantalon ceñido, la levita relamida, el cuello entablillado, y no perdonamos el guante para no incurrir en *crímen de lesa sociedad*. Todo porque *así se lleva en París*. Pero ¿qué mucho, Inocencio, si las mismas prendas hemos introducido en la isla de Cuba, y hasta el gaban de chinchilla se ve sobre algunos brazos, que más que para ponérselo parece que lo llevan á componer á casa del sastre? ¡Ay, amigo mio! Esto de

ser franceses en el vestir, sin dejar de ser españoles en el vivir, son cosas difíciles de conciliar.

Ya veo que no puede remediarse lo que no está en nuestra mano. La decadencia de una nacion se marca en todo, y sobre todo en el idioma. Quizá te culpe por llamar *chaquet* á la levita de una hilera de botones, *portiers* á las cortinas de tu aposento, *boulevart* á una calle ó calzada, y por otras voces que tienen equivalente en castellano; pero ¿cómo hacerte cargo porque emplees *wagon*, *revolver*, y mil y mil dimanadas de artes, ciencias ó industrias que han tenido su cuna en el país de donde aquellas proceden?

Cosa inversa sucederia si nosotros fuésemos los importadores, y pruébalo el solo cartel de las corridas de toros estampado en las calles del Havre durante la exposicion de 1868. Los toreros eran *toreadors*, *picadors* los picadores, los banderilleros *banderillerós;* todas las voces, en suma, se acomodaban á las nuestras con el pequeño disfraz del acento; lo mismo acontecia respecto á las localidades. ¡Y era de ver á los franceses emplear las expresiones que oian á los espectadores españoles, sin perdonar la de *fiegó* por *fuego*, y hasta el consabido *salerró* dicho con tauromáquico entusiasmo, y haciendo gala de gesticular á la española! Con este recuerdo he querido probarte dos cosas; una, que los hombres de todos los países no somos más que niños mayorcitos de edad; otra,

que la introduccion de voces en nuestra hermosa habla no consiste en que nos *afrancesemos*, sino en que nos hallamos en muy decadente época. ¡Dios nos saque de este letargo!

Períodos hay en que forzosamente entran en lucha cuantas pasiones germinan en el corazon, y ¡cosa rara! cuanto mayor sea el apremio á sacrificios, tanto más prepondera el egoismo; si bien pasados los primeros momentos puede caerse en situacion no ménos peligrosa que la que aquella mala pasion supone.

Sacrifíquese el yo en aras de la colectividad, y la historia nos mostrará el resultado en repúblicas como Esparta en la Edad antigua, y como Venecia en la Edad media; poco importa la tendencia democrática de la una y la aristocrática de la otra; en ambos casos desaparece el individuo ante el Estado. Pero si el individuo asume toda la vida de la colectividad teniéndose cada uno por tanto como todos juntos, se anula el Estado para abrir paso á la anarquía. Y es de advertir que tales fenómenos se observan siempre en países meridionales: Grecia é Italia en un concepto, España en otro; porque la imaginacion con todo su ímpetu despliega sus galas encantando á la razon. Así no es extraño que se sacrifique lo que realmente vale á lo que momentáneamente brilla; que se posponga lo que al cabo ha de ser á lo que se quiere que sea; que, en resúmen, se dé cuerpo á ideas absur-

das, sin que la experiencia, declarándolas ilusorias, logre persuadir más que á los castigados justamente por sus propias quimeras.

Tal suele acontecer en nuestro país con todo. El acaudalado sin conciencia, nunca ahito de acumular oro á costa de la sangre de sus hermanos, quiere ver el derecho de los demás restringido en favor de su derecho; el comerciante anhela libre cambio con perjuicio de la nacional industria; el industrial pide proteccion ilimitada sin atender al desarrollo del comercio; el armador demanda libertad de derechos y brazos baratos para el manejo de sus naves, á la vez que exige puertos cómodos y proteccion armada allí donde estén sus buques; el operario pone elevado precio á la manufactura, quejándose al mismo tiempo del estancamiento de la mercancía; el jornalero rechaza la justa retribucion de un jornal, y lo exige mayor del Gobierno por acudir al sitio del trabajo; el vago ó tahur, sano y robusto, esquiva hasta la asistencia, y demanda una limosna por las calles, á veces en son altivo, y sin la habilidad siquiera de fingir achaques para mover á lástima.

Todos, en suma, conociendo la necesidad de contribuir, procuramos eludir nuestra particular contribucion; todos queremos, y áun exigimos, seguridad personal, garantía de derechos, conservacion del órden, precaucion contra agresiones

extrañas, tranquilidad en el interior, crédito y preponderancia en el exterior, honra del país, lustre de la bandera que simboliza la idea de pátria; y pocos, muy pocos contribuyen, no ya para tantas cosas, sino ni áun para la conservacion de esa pátria, cuyo amor tenemos en boca siempre, fantaseando que la sola protesta baste para enaltecer lo que deprimimos con nuestros actos, ó cuando ménos condenamos á una indiferencia real mil veces peor que el ódio.

No es esto pretender la anulacion del individuo ante el Estado, sino tender á que se busque el equilibrio conveniente entre las relaciones de uno y otro; de la unidad y de la suma de unidades, del ciudadano y de la pátria; equilibrio que nunca encontrarán los gobiernos, cualquiera que sea su doctrina política, y áun suponiéndoles rectas intenciones, si los gobernados no les facilitan la resolucion del problema; y esto no es posible mientras que cada uno no lo encuentre en sí acallando un poco de su egoismo en gracia al derecho de los demás, deponiendo algo de su interés ante los intereses generales, sacrificando un ápice siquiera, de los fuegos de la imaginacion á un solo eco de la voz de la razon y de la conciencia. De otro modo, los principios serán tanto más imposibles en la práctica, cuanto mejores sean en teoría; la justicia, moralidad, libertad y demás atributos esenciales del alma, quedarán siempre en

soñadas aspiraciones, si nuestra exageracion pretende establecerlos tal como el espíritu los concibe, sin reflexionar que todas aquellas cosas han de ser relativas aquí abajo, y restringidas naturalmente por las condiciones de dimension, volúmen y extension, inherentes á la materia que las encadena.

Desgraciadamente en la esfera de los principios fundamentales asoma tambien el egoismo para desvirtuarlas, como desvirtúa sus derivaciones en la nocion del Estado. Cada uno quiere su libertad, no la de los demás, por cuanto que no quiere ver la suya coartada por la de otro, como necesariamente ha de suceder para que el órden prevalezca: el equilibrio de los derechos individuales, que se encontraria limitando los de uno, donde comienzan los de otro, que es la base fundamental de las relaciones sociales, se pretende desconocer en las relaciones del individuo con el Estado; ¡cual si el Estado no fuese la sociedad de todos garantida por la cesion de una parte de cada uno! ¡Cual si no fuese una sociedad á la que todos los sócios han de contribuir relativamente por igual, en partidas desiguales, y en sumandos heterogéneos!

¿Y qué tiene que ver todo esto con la matrícula? ¿No es verdad que tal pregunta te se ha ocurrido en este punto y en muchos de los anteriores?

Pues la trabazon es sencilla, querido Inocencio, como verás en lo siguiente.

Una parte de los españoles tiene que traducir esta contribucion por el servicio personal en la armada; mas cada uno la esquiva, y de buena fe cree que combatiendo la institucion queda libre del pago. De aquí un móvil de los ataques. Otros provienen del deseo de eludir lo enojoso y aprovechar lo útil del sistema; y algunos dimanan de miras puramente estrechas ó interesables; y aumentando los rumores con el colorido que se le ha dado contrario á la libertad, extravían la opinion en la prensa, en las reuniones, en los círculos mercantiles, llega hasta la tribuna á manera de torrente, y desbórdase de allí sobre el Gobierno, cualquiera que sea su doctrina política, con el empuje de tremenda catarata.

Llegadas las cosas á este punto, no es posible la discusion: las aguas torrenciales podrán encauzarse á fuerza de tiempo y trabajo, mas no es la razon dique á propósito para contenerlas. En vano, pues, demostrar los trastornos que ocasionaria al país semejante sacudida; en vano las teorías, deducciones y conjeturas; pero ¿lo serán tambien los hechos? ¿No hablará nada la experiencia? Si de este sentir es la generalidad, quiero, Inocencio, exceptuarte en gracia á tus intenciones.

Ni el grito es nuevo ni tampoco los ataques, mas en este punto conviene una pregunta. ¿No

es verdad que cuando una cosa, siquiera fuese mala, muy mala, superlativamente injusta, persiste al través de las épocas y de continuos sacudimientos, suele dejar al ánimo sumido en esta frase: *¡Qué cosa tan rara!* Mil observadores implican igual número de soluciones del enigma; pero seguro es que al cabo de vueltas y revueltas convergen todas en la que sigue: *es el caso que así es:* la cual, á falta de ingenio, presupone un fondo de incontrovertible filosofía.

En cuanto á mí, dígote que al presentarse tal fenómeno, adquiero la conviccion de que hay una causa de estabilidad superior á la que preside á los ataques.

No se trata de una roca cuya materia desafía los furores del mar embravecido; trátase de una institucion de dos siglos y medio, que se ahuyenta con una sola plumada; pero que combatida por todas sus fases, atacada por valiosos detractores, abandonada mil veces, y mil veces herida por la incuria, la arbitrariedad ó el error de gobiernos de otros siglos, permanece cual roca del Océano resistiendo inmoble y muda los embates de un elemento proceloso. ¡Cosa rara! *pero es el caso que así es.*

¡Cómo no ha encontrado eco el clamoreo en tantas y tantas personas que se han hallado en aptitud y con poderes para sancionarlo, adquiriendo la popularidad de que artificiosamente se

ha desposeido á la institucion! Encanecidas unas en la ciencia del derecho, otras en el servicio militar, ya en tierra ó en marina, y todas versadas en el gobierno y alta administracion del Estado, han permanecido silenciosas al tratarse de este punto.

¿Es que la corporacion de la armada lo haya sostenido anteponiendo su especial conveniencia á la del país, como algunos suponen? ¡Pobre armada! Pues si nunca podia recabar equitativa justicia para el pago de sus individuos, ni evitar siquiera que *muriesen de hambre sobre el suelo.*

No: no es una corporacion la que podria influir en resoluciones de general importancia: no es que sus ministros hayan permanecido indiferentes ante el asunto; es, por el contrario, que todas y cada una de las elevadas personas que asumian en sus facultades la responsabilidad de sus determinaciones, conocian préviamente que el enigma representado por la estabilidad de aquella cosa, encontrábase en la índole del país, combinada con una necesidad imprescindible. Mas una parte de la opinion persistia en sus ataques, y tantos y tan repetidos fueron, que al cabo sonó la hora de triunfo para sus clamores. El 8 de Octubre de 1820 dióse al fin la plumada: la institucion fué proscrita y vencida por el sistema de sorteos. ¡Qué mejor ensayo! ¡Qué dique más poderoso contra censuras y apologías! Pero ¡qué mayor prueba en favor

de la institucion que verla regresar de su destierro en el trascurso de breve período!

¿Sabes por qué? Pues voy á bosquejar los trastornos que ocasionó la sancion del grito, para que nunca alegues ignorancia.

De 1.622 hombres convocados en el departamento de Ferrol por decretos de Córtes fechas 14 de Mayo de 1821 y 11 de Noviembre del siguiente, faltaron ¡asómbrate! 1.578, obteniéndose tan sólo 84, que en vez de utilidad para los buques, eran semillero de toda clase de vicios. De 1.730 llamados en el de Cartagena, faltaron 1.373. Análoga suerte cupo al de Cádiz. La provincia de Canarias no remitió ni uno sólo; lo mismo la de Granada; Sevilla uno en vez de los centenares que le habian correspondido; en Mallorca paseábanse tranquilamente por la capital unos 300 desertores, sin que el Ayuntamiento, á cuyo cargo estaba la matrícula, los persiguiera; en la Habana veíanse amarrados todos los buques del apostadero por no poder disponerse ni de un solo hombre para dotarlos. Y cuenta, que la totalidad consistia en la corbeta *Céres*, bergantines *Hiena* y *Marte*, goleta *Clarita* y cinco cañoneros; cuya suma de dotaciones no llega á la de una de nuestras actuales fragatas. La corbeta *María Francisca*, destinada á comision urgente y peligrosa del servicio, salió con la tercera parte ménos de su fuerza: la fortuna evitó un combate: de otro modo, ¿qué hubiera

sido de la honra del país? Pero al cabo lastimáronla profundamente, evidenciando la impremeditacion del grito, las vergonzosas y trascendentales sublevaciones del navío *Asia* y bergantin *Aquiles*.

¿Qué te parece, querido Inocencio, del resultado de la plumada del 8 de Octubre? Enmudeció por entónces la censura, ¿cómo no? y todo era elogio al sistema que ligerísimamente se habia derogado; mas el tiempo que engendra olvido, nuestro carácter propenso á ilusiones, y aquí que no se necesita tiempo para olvidar, ó que se ignora mucho de lo que más se habla (y este es otro de los defectos que debes tener en cuenta), traen de nuevo la cuestion á la lid.

¿Y por qué? ¡Porque es poco liberal! ¡San Inocencio! poco liberal una institucion sancionada por Danton, Camilo Desmoulins y Robespierre!! y sostenida y áun encomiada por la segunda República!! Lee si no las páginas 398 á 402.

¡Y algunos quieren sustituirla por la quinta, sin considerar que abogan porque lo *forzoso reemplace á lo voluntario*, sin discernir tampoco que la *unidad*, *armonía* y *equivalencia* que pretenden, se les trueca en *desigualdad*, *injusticia* y *confusion*, al aplicar el hombre del mismo modo á dos elementos tan contrarios como la mar y la tierra!

Lee las páginas 339 á 364 del adjunto libro, y si no te convencen, refútalas por caridad.

Ya sé que no estás por la sustitucion de la ma-

trícula con la quinta, sino porque imitemos á Inglaterra. Recomiéndote en este caso las 365 y siguientes. Aquí te diré, como de pasada, que incurres en error tan grande al hablar de la pobreza del territorio inglés, como lo has cometido al encarecer ántes la riqueza del nuestro. Pasara la hipótesis medio siglo atrás; pero desde que fué aplicado el vapor á la industria y artes útiles, tiene en sí el Reino-Unido los elementos de riqueza real en la produccion fabril y en el producto del suelo, á saber: *carbon*, *hombre* y *apego al trabajo*. Al expresarte, pues, de tal modo, recuerdas, querido Inocencio, las cepas y la espiga, la lechuga como representante de la hortaliza, y el melocoton y sandía de las frutas, y te olvidas de un pedazo de tierra bituminosa tan feo á los ojos, como útil su aplicacion, que ha dado á aquel país en pocos años más dinero que á nosotros en muchos, todas las minas del Potosí y del Perú. Pasa la vista por la página 388; mas no veas en las cifras la diferencia esencial, sino en que los ingleses para obtener aquel producto emplearon millones de brazos, mientras que nosotros con ellos cruzados esperábamos las flotas de Indias. Ordena los miembros de esta comparacion, ya que eres dado á las matemáticas, y dime si los resultados no dan por el pié á tu aserto.

¿Sabes, Inocencio, lo que puede originar el encumbramiento de tus errores, y hasta qué pun-

to puede conducirnos la predicada analogía de los que por ella abogan sin conocer la cosa objeto de sus juicios? Pues nos llevarian hasta la *chusma;* y si arguyes con la época para rechazar la aseveracion, pones en olvido que la tierra ha dado en todo tiempo el fruto de la semilla que recibe. La de la cicuta sembrada en su terreno propio producirá siempre cicuta: el tiempo presupone mejora en el cultivo; pero recuerda que mejorando la sávia en razon de su gérmen, influye el adelanto para hacer el veneno más sutil. Y reflexiona que la alegoría es pálida, porque no hay tierra donde más pronto germine el fruto que en el corazon humano: ingiere en él la injusticia y verás cuán presto brotan vicios, sin que la época contrareste resultados de causas naturales que radican en los hombres, cuyas pasiones y organizacion son las mismas desde Adan desobediente, Caín envidioso y fratricida, y Essaú hambriento y miserable, hasta nosotros, los hijos de sus hijos.

No te hagas ilusiones con el adelanto de la época, ni fantasees que el de la nuestra seria valladar contra desórdenes de otros tiempos; que la historia nos señala siglos enteros de barbarie tras períodos presuntuosos de cultura y civilizacion. Las épocas en el órden de los acontecimientos no pueden tener otra importancia que la que se dé á la esfera de un reloj en los sucesos del dia; podrán á lo sumo influir en el modo, mas no en los resul-

tados. Si una manzana no nos lleva hoy hasta la desobediencia á Dios, llévannos desdichadamente cosas de ménos valía que la manzana del Paraíso; si el homicida no se ayuda hoy de una quijada, es porque tiene medios más cómodos para conseguir sus fines sin lastimarse las manos; si hoy, por último, no se vende la primogenitura por un plato de lentejas, suele venderse cosa más preciada por comer más platos de los que para la manutencion se necesitan.

Así, pues, despierta la causa y evocarás la imágen de la época en que producia su efecto, del mismo modo que obtendrás idéntico retrato cuantas ocasiones coloques delante del objetivo de la cámara oscura el mismo original. Y si no, reciente hállase lo acontecido en los años 1820 á 23; póngote á la vista lo que se dijo entónces á las Córtes del Reino: «En la Península se experimenta de algun tiempo á esta parte (habla de marinería) el *desórden más escandaloso, habiendo llegado á tal grado la relajacion y desvergüenza de la gente de mar remitida de las provincias* (alude á los 400 que pudo obtener en lugar de los 3.000 convocados), *que á los pocos dias de estar á bordo, y despues de haber cobrado la paga ó pagas de entrada al servicio, se desertan á sus casas, donde se están impunemente*, etc., etc. (página 277.)

Pon, pues, en práctica tus principios sobre este punto, haciendo bueno el *grito*, y obtendremos

la chusma, que tan despreciable en la apariencia como temible en sus efectos, fué la que chupó la sávia de todas las instituciones, dejando en ellas su ponzoña, malogrando sus frutos y matándolas apenas nacieran: la chusma, que fué el lodo de nuestros arsenales, la carcoma de nuestros buques, la gangrena de nuestro poder marítimo, la polilla, en fin, que de continuo agujereaba nuestro pabellon, llegando á roer los dos mundos y la corona, y las terribles garras del leon rampante, que como símbolo de fuerza, de grandeza y de poderío, ostentaba en su escudo la potencia cuyos dominios se extendian por toda la haz del globo.

No es esto decir que no esté por la reforma de la institucion, acomodándola á las circunstancias; ántes al contrario, por ella abogo como verás en las páginas que siguen, si tienes la virtud suficiente para leer en época que va tan de priesa. Es solamente asegurarte que no veo otro recurso sino aceptar la institucion en principio, *hasta que puedas proporcionar los millones de que te he hablado*. Entónces caerá sin un solo grito, y á satisfaccion de todos, porque veremos en el Estado recursos inmensos que solo tú, querido *Inocencio*, columbras. Pero repito que la sustitucion con la quinta es abogar por un imposible, por un retroceso, por un gérmen de trastornos, y por el entronizamiento en breve del sistema que se quiso proscribir.

Ahora bien; si lo que te hace daño es el nombre, y voy presumiéndolo, facilísimo será complacerte, y quizá útil la farsa, que al fin el mundo es comedia donde los actores suelen aprender su papel sin discernir el significado. ¿No dice nada á tu razon el hecho de existir la matrícula en Francia atravesando incólume los embates ocurridos desde Luis XIV hasta el Luis que hoy se sienta en aquel trono; ni la de tenerla Italia, procurarla el Brasil, haberla imitado Inglaterra en cuanto se lo permite su constitucion política, acercándose á nosotros en las formas y régimen, y establecerla recientemente Prusia, que pretende equilibrar su poderío marítimo con el encumbramiento que en los campos de batalla le ha deparado la fortuna?

Existe una idea cuya enunciacion inflamará siempre nuestros pechos, ahora se difunda por dorados artesones ó por la techumbre de las cabañas: el espíritu la acaricia constantemente cual destello de ulteriores fines; mas al descender de su abstraccion hasta los terrenos lazos que lo aprisionan en la materia, siente la necesidad de realizarla armonizando las dos partes del conjunto, de tal modo, que ni la libre procure emancipar á la que no puede serlo, ni la esclava trate de envolver en sus ligaduras á la que gira en esfera superior.

Si todos mirasen en un mismo punto el equi-

librio, podríase tal vez definir la *libertad*, y el hombre, y colectivamente los pueblos, hallándose en medio de ella, no correrian á buscarla por el camino de la dictadura, ni unos podrian disentir de otros en asunto tan suspirado como importante, ni se daria por último el caso de que tú y yo, caminando hácia el propio fin, fuéramos por vias encontradas.

Cuál sea la mejor, el tiempo lo dirá: hoy, sin embargo, no es posible emprender la tuya, mientras que la mia es practicable. El dilema es este: ó ciento treinta millones, ó matrícula, con el nombre que más te agrade. ¿Es la suma un disparate? Pues disparates son tus alharacas. ¿No reflexionas que el pretender para una nacion pobre la comodidad en los medios con que las ricas llenan sus cometidos, equivaldria á que tú ó yo, pobres de levita, quisiéramos cumplir con nuestras relaciones de sociedad con la holgura de un duque?

Inténtalo, y á más de dar contigo en tierra el propósito, habrás de ver cómo la sociedad misma te castiga calificándote con una palabra, ya corriente en nuestro idioma, que entre *cursario* y *cursillo* se encuentra en la pág. 233 del Diccionario último.

Si te convence lo dicho en este cartapacio, da punto aquí á tu clamoreo. Si no, entra en el libro, á ménos que no te domine el deliberado intento

de *no convencerte:* en tal caso cúmpleme únicamente enviarte la enhorabuena, porque de los testarudos sistemáticos suele ser el mundo, y en él te desea la vida que Dios te quiera dar, y el destino que *tu sistema* te procure, tu afectísimo

JAVIER.

P. D. Respecto á lo que dices de que algunos centros del Estado te dan ejemplo para conculcar las ordenanzas é instituciones dadas por el Estado á su Marina, no me concede tiempo el correo para contestarte.

Adios: á l. p. de Inocencia, mil recuerdos á Candidita, y se repite tuyo

J.

ADVERTENCIA.

En 1865 publiqué, de órden del Gobierno, una Memoria sobre matrículas, dividida en tres partes. De la primera y segunda, corregidas y aumentadas, se compone este libro que, tambien de órden superior, ve la luz pública. Hay, sin embargo, que exceptuar de aquella la carta del prefacio, y advertir que no solamente de dicho escrito, sino de todo el libro en su forma y esencia, soy responsable, como propietario de la idea, no obstante serlo de la obra el Ministerio de Marina.

EL AUTOR.

PARTE PRIMERA.

MARINA ESPAÑOLA EN PASADAS ÉPOCAS.

I.

REFLEXIONES PRELIMINARES.

La situacion geográfica de los pueblos reunidos en torno á una determinada nacionalidad, las costumbres, las inclinaciones, el modo de ser de los habitantes de su territorio, y las vicisitudes por que han atravesado compartiendo las consecuencias de épocas más ó menos prósperas, más ó ménos adversas, contribuyen ciertamente á imprimir á cada nacion un sello distintivo, que sucesos posteriores podrán modificar, pero que en su esencia permanece indeleble, como permanece el carácter de un individuo á pesar de las mil vicisitudes por que atraviesa la vida del hombre.

La nacion poseedora de un territorio que destacándose del continente europeo hácia el mar, aparece cual atalaya de un Océano sin límites; la nacion que pertrechó expediciones de osados nautas, ávidos de sostener

una lucha con los elementos para borrar un mentido lema de las columnas de Hércules, y dió hospedaje y brindó recursos al más ilustre de los navegantes para llevar á cabo la mayor idea que pudiera concebir el espíritu del hombre; la nacion en cuyo suelo vegetaron los árboles que habrian de sostener las lonas propulsoras de osados exploradores, y cuyos hijos han perpetuado sus nombres en puertos y vigías apartadísimos de su país, en lugares recónditos y hasta en regiones enteras de los confines del globo; la nacion que ha sido cuna de los Ferrer y Elcanos, de los Vizcainos, Nodales, Mendañas y Sarmientos; de los Solís, Hojedas y Malaspinas, y que patrocinó á Vasco de Gama, á Sebastian Caboto y á Hernando de Magallanes; la nacion, en fin, donde se llegó á comprender y concluyó por naturalizarse el descubridor de un nuevo mundo, debiera ser esencialmente marítima.

Así por otra parte aparece á los ojos del geógrafo, cuando considera la forma de su territorio y sus dilatadas costas; cuando mira á esta Península desafiando por el Norte los furiosos embates de un Océano sin límites, resistiendo por el Occidente las embravecidas olas de un proceloso mar; bañada hácia el Oriente por tranquilas aguas que siempre han surcado quillas de todos los pueblos marítimos simbolizando la fuerza, el comercio y la cultura; sirviendo, por último, de guardadora del paso entre los dos mares más frecuentados por las naciones cultas del globo.

Así se presenta á la mente del historiador al ofrecerle en las páginas de lo pasado, tantas expediciones navales formadas en su territorio, tantos de sus hijos que dieron sus nombres á los puntos más ignotos de los confines de la tierra; al marcarle un tiempo en que con férreas ligaduras ató las Indias Occidentales á su coro-

na, al recordarle que el hacha española labró las primeras quillas que tocaron tierras de un nuevo mundo, al descubrirle en sus fastos tantos combates marítimos, tantas victorias y desastres tan ruidosos; al darle á leer, en fin, en sus anales los nombres de los Bonifax y Marquet, los Queralt, Moncadas, Entenzas y Mataplanas; los Rocaberti, Sarrieras, Santa-Paus, Cabreras y Henriquez en la Edad Media; los Pinzones, Hojedas y Sarmientos; los Legaspi, Elcanos, Oquendos, Brocheros, Quirós y Mendañas, en la Baja Edad; los Jorge Juan, Ulloas, Churrucas, Gravinas y Escaños; los Mazarredos, Ciscar, Galianos, Valdés, Álavas, Grandallanas, Luyandos, Maurell, Aguirres, Mendozas, Vargas, Sans, Navarretes y cien otros de la Edad moderna, que ora con la espada ó con la brújula, ora hermanando la brújula y la espada, proclamaron la ciencia y el poder marítimo que atesoraba la nacion.

Pero las naciones, cual las familias, tienen un carácter peculiar, hijo de las primitivas inclinaciones de los pueblos que desde el principio proclaman una divisa como emblema de la vida de cada uno y de todos sus individuos juntos; y ni las sucesivas agrupaciones de otros pueblos que se hayan cobijado bajo la misma enseña, ni el distinto y especial carácter de alguno de ellos, por mucho que con su poderío contribuya á engrandecer la nacion, pueden alterar las primitivas inclinaciones de los que la fundaron; como ni el color ni la corriente de las aguas de un rio caudaloso se alteran por el color distinto y las corrientes opuestas de los riachuelos, y áun de los rios secundarios que á él afluyen.

España, no obstante su situacion geográfica, la forma de su territorio y sus dilatadas costas; no obstante sus osados exploradores, sus atrevidos expedicionarios, sus

hijos ilustres, sus heróicos conquistadores, sus famosos navegantes, sus gloriosas batallas y sus señaladas victorias; no obstante, en suma, de enorgullecerse con el dominio de un nuevo mundo, no ha podido obtener las condiciones que distinguen á una nacion verdaderamente marítima.

Lo era sin duda en la apariencia; podia haberlo sido en realidad, porque vemos que todo se aunaba para ello; mejor dicho, debió serlo, porque en ello tal vez estribaba su engrandecimiento; pero al exponer que todo contribuia á proclamarla como potencia marítima, debimos añadir que le faltaba un elemento primordial, necesario, indispensable de todo punto, sin el cual tenía indefectiblemente que desplomarse el edificio ántes de su conclusion, áun cuando fuera mucho el trabajo desplegado, y grandes los recursos disponibles y hábil el arquitecto que lo dirigiese. Y sin embargo, nada más frecuente que encomiar el poderío marítimo de esta nacion en tiempos pasados para lamentar el pobre período que hoy atraviesa, porque nada más fácil que dejarse seducir por la efímera brillantez de las cosas que halagan nuestro orgullo, así como nada más triste, más espinoso ni más ingrato que tributar culto á la verdad, cuando reclama que se miren las cosas que tanto nos incumben bajo todas sus faces y en todos sus sentidos, por mucho que con ello sufra nuestra vanidad engreida la más cruel de las mortificaciones.

Quiénes ha habido que estampando en sus páginas los hechos gloriosos de nuestra marina en épocas anteriores, callan sus reveses, ora de buena fe, ora porque deprimiendo su propio orgullo lastiman el orgullo patrio y tienen que acortar el vuelo de la apología; quiénes más graves han narrado victorias y reveses, tal vez aumentando la importancia de aquellas y disminu-

yendo las consecuencias de éstos por una inclinacion irresistible ó difícil de resistir sin un poderoso esfuerzo de la voluntad; pero entre tantos, ¿ha habido álguien que parando mientes en los sucesos desentrañe las causas que los prepararon, averigüe la trascendencia que tuvieron, analice las leyes á que dieron lugar, y sobre las unas y sobre las otras demuestre las aserciones de sus escritos?

No; y bien se comprende. ¿Quién se violenta de motu propio? ¿Quién arrostra de un modo espontáneo la animadversion de sus compatricios? ¿Quién no se siente más propenso á la lisonja que á la severa censura? ¿Quién se atreve á dar un mentís á las apariencias? Por esto el biógrafo viene á ser apologista, y parcial por lo comun el historiador de su propia nacion.

Pero ¿quién muestra mayor interés? ¿el que diga al enfermo la trascendencia de su mal, y propinándole el método que debe seguir le ponga ante los ojos el remedio y le aconseje que se cure, ó el que conociendo lo grave de su dolencia le impulse á rechazar el medicamento como nocivo, ó por lo ménos inútil de todo punto, y uno y otro dia le encomie el buen estado de su salud?

El primero, sin embargo, es siempre recibido con desfavorable prevencion, al paso que al segundo se le desea, se le invita, se le hacen repetir sus lisonjeras palabras, se escuchan con avidez sus pronósticos y con calor se aplauden sus proyectos, sin parar mientes en la verdad que sus palabras entrañen, ni en el fundamento que tengan sus pronósticos, ni en la posibilidad de sus proyectos, siempre que las unas recreen nuestros oidos, y halaguen los otros nuestras esperanzas colorando lo porvenir.

Suspendamos, empero, esta tésis para hacernos cargo

de otra que, no por ser más plausible, si se atiende á la intencion que la guia, deja de entrañar cierto error.

¡La marina de ayer y la marina de hoy! Hé aquí la frase más usual entre los que no conociendo ni la uná ni la otra, y fascinados por los que tanto decantan el poderío de la primera, y tanto deprimen la significacion de la segunda, dan á la frase un tono lastimero cual si se condolieran, como buenos patricios, de la decadencia de la institucion.

No tratemos ahora de establecer un paralelo entre ambas: la una, al modo de esas nubes que imponentes asoman por el horizonte para perder su pié y evaporarse conforme se van remontando, no puede admitir un punto de comparacion con la otra, pobre, exígua si se quiere, pero fundada en instituciones legales, benéficas y de resultados tangibles y provechosos.

Al decir que esta nacion no es potencia marítima, no se me oculta que contraigo la deuda del que emite una idea contraria á las apariencias, á opiniones muy respetables, á un criterio general y ya formado, contraria, por último, á cuanto en el país se ha escrito sobre el asunto: contraigo, pues, la obligacion de demostrar el aserto; y al intentarlo, no sin pena, ha de salirme al camino otro de tan aventurado anuncio como arriesgada es la primera opinion. Sí; en mi espinosa tarea ha de evidenciarse que la marina de esta nacion en tiempos anteriores; aquel coloso tan admirado de la generalidad, que con sus brazos abarcaba el mundo, adolecia de un enervamiento que necesariamente habia de producirle la parálisis, y despues el marasmo y la muerte; y tambien veremos que hay hombres que, ya de buena fe, ya por sistema, ya por el prurito de atacar lo existente ó de merecer el nombre de innovadores, se obstinan en despertar una de las causas que

de contínuo falseaba nuestro antiguo poderío marítimo.

Veámoslo, pues, examinando, siquiera sea con vista rápida, su estado anterior y pasada grandeza, su antiguo territorio, leyes, constitucion política y organizacion social, la índole y costumbres de sus habitantes, sus inclinaciones de ayer, su educacion de hoy, sus producciones, industria y comercio; en suma, la organizacion y el desarrollo marítimo de los dos grandes pueblos que cuatro siglos há formaron esta monarquía. De esos dos pueblos, pobre y pequeño el uno en el principio, invadido su territorio por gente extraña, sóbrio, valeroso, guerreador, amante cual ninguno de su independencia, como ninguno tenaz en la lucha y reconquistando palmo á palmo el solar de sus mayores; pero sin comercio, sin industria, sin marina, sin gustar de otro ruido que no fuese el de las armas. Grande el otro al nacer, vigoroso al desarrollarse, activo y emprendedor al extender su dominio, fuerte en sus conquistas, infatigable en su industria, pronto y osado en sus determinaciones, paseando sus quillas por los mares del Oriente, extendiendo su comercio á las regiones del Asia, llevando su indústria por todos los reinos de la península, imperando en Sicilia, domeñando á los infieles en sus propios países, luciendo el brillo de sus armas en Romanía, plantando sus emblemáticos bastones en las más fuertes ciudades de Grecia, compitiendo en poderío con las soberbias repúblicas de Italia, triunfando con sus galeras de las de Nápoles, Provenza y Pisa, para llegar á infundir recelos á las pujantes marinas de Génova y de Venecia.

II.

ÍNDOLE ANTIMARÍTIMA DE LOS REYES Y PUEBLO CASTELLANOS.

Lleva Castilla sus vencedoras huestes hasta plantar la Cruz sobre la Media Luna en la famosa ciudad de los califas; prosiguen triunfantes reconquistando plazas, asaltando castillos, tomando amuralladas fortalezas y señoreando bajalatos; sus etapas son victorias, sus victorias vísperas de nuevos triunfos, sus triunfos son girones arrancados al territorio del invasor.

El afan de blandir el acero en pro de una gran idea, apresura la marcha del pueblo de los Alfonsos, y al llegar al pié de los muros de Sevilla conducido por el más santo de los guerreros españoles, se manifiesta la impotencia de sus armas, la inutilidad de sus esfuerzos y la precision de un elemento extraño para proseguir la reconquista, ante las tranquilas y someras aguas de un pequeño rio.

Apélase entónces á la marina, se recurre á los pueblos que podrian proporcionarla, se hace un llamamiento á los que eran hábiles para servirla, el mismo

rey dirige su palabra al hombre señalado por la opinion como más idóneo para dar movimiento al brazo de que habian menester; y la marina responde á lo que de ella se esperaba, acorren los pueblos al pueblo hermano, y con dos victorias ganadas sobre los invasores, como preliminares de un éxito mucho mayor, satisface el que lo dirigia las esperanzas que en su habilidad habian fundado sus compatricios.

Llega por fin el instante crítico de abordar un obstáculo insuperable que imposibilitaba dar cima á la comenzada empresa; cristianos é infieles fijan su vista en una nao y su pensamiento en el hombre que arrostrando la muerte va decidido á romperlo; unos confian, otros dudan, los más recelan, nadie espera resultado satisfactorio, sólo él se promete un éxito tan grande como atrevida era su resolucion; y momentos despues, da solemne mentís á los desconfiados, dias de júbilo á los guerreros españoles, motivo de largo luto á los infieles, bella página á la historia de su patria, y la perla de la Andalucía á la corona de San Fernando.

El hombre que tanto habia hecho y la clase que tan bien le habia secundado eran ciertamente acreedores á grandes beneficios, y el uno y la otra hacíanse ya indispensables: así lo reconocen todos y proclámalo el que regía los destinos de este pueblo creando una alta dignidad y otorgando á la clase fueros y franquicias, tribunales privativos y repartimiento de territorio, no solamente como recompensa, sino como estímulo para fomentarla y tenerla dispuesta en lo porvenir. Si se habia facilitado una conquista con los auxilios navales, las concesiones del rey fueron previsoras al par que justas, y redundaban en beneficio de la nacion.

Mas, ¿por qué se detiene aquí? ¿por qué no mira más allá y prosigue su comenzada reconquista? Los enemi-

gos pululan en las márgenes de un rio, habitan ciudades próximas de la orilla del mar, molestan incesantemente á los conquistadores, llaman á las puertas de la ciudad reconquistada, roban, talan, incendian, devastan las campiñas, destruyen los caseríos; y si por acaso se les persigue, búrlanse de las soberbias huestes sólo con refugiarse á sus embarcaciones y apartar sus *saetías* hácia el medio de las aguas; y por tal modo, tranquilos é impunes, y pensando en la reincidencia, se albergan en una isla á donde no pueden llegar los triunfantes caballeros que con sus bridones habian hollado el emblema del mahometismo.

¿Qué pueblo, repito, teniendo fuerza y poder se contiene en tan estrechos límites, y no se apresura á extirpar á aquellos constantes enemigos de su reposo, que además lo eran de su religion y de su patria? ¿Cómo no procura destruir, ya que no quiera conquistar la guarida que les sirve de refugio? ¿Qué pueblo se detiene ante las márgenes de un manso rio, cual si en ellas viese la meta de sus aspiraciones, ó encontrase el *non plus ultra* de sus esfuerzos?

Detiénese un pueblo guerrero que tras un asedio trabajoso se asienta sobre los hogares del vencido; detiénese por esforzado que sea, por mucho que ame las batallas y desee la reconquista de su país, cuando se encuentra ante un elemento extraño cuyo ruido le impone, cuya extensa y monotona superficie le infunde vagoroso temor, cuya materia siempre enemiga de la del hombre, ora límpida, azulada y cristalina, ora montañosa, aplomada ó rugiente, le denotan que ni el esfuerzo de la espada, ni el ímpetu de los corazones más denodados, son bastantes para afrontar y ménos para vencer los peligros con que amenaza.

Sin embargo, la marcha de los pueblos la fijan tal

vez decretos providenciales, y al cabo de tres lustros va el de Castilla á proseguir su interrumpida empresa, porque las circunstancias superiores al hombre le impulsan, y colectivamente á las naciones, á emprender lo que á nadie le es dado contrarestar. ¿Pero cómo va? En tropel, tumultuariamente y en un desórden no permitido ni áun en aquella época desordenada; va afanoso del botin, desbandado y sin concierto á tomar un sitio en naves de los cántabros, únicos que cultivaban con fruto la navegacion é industrias marítimas, porque tambien eran los únicos que poseyendo extensas costas no podian recelar una invasion agarena.

Con el auxilio de fuerzas navales engasta á la corona de sus reyes la perla de la Andalucía; merced á ellas, arranca al poderío de la Media Luna la perla del Océano: del mismo modo hubiese podido apoderarse de las puertas de la Península, poner un dique á las invasiones africanas y adquirir elementos de vida propia; y no obstante, mediaron quince años del primero al segundo suceso, cual si con esta inercia nos mostrara la historia que la realizacion fué debida á circunstancias superiores al hombre, y que debia mediar el mismo impulso para acometer otra expedicion de tal índole.

El pueblo de Castilla ve que atraviesan el estrecho las numerosas flotas del invasor; mira con la desesperacion de la impotencia poner de nuevo el pié en su territorio á aquellos mismos á quienes con raudales de sangre iba logrando expulsar; observa receloso los refuerzos que los emperadores de Marruecos y de Fez envian en sus galeras á sus correligionarios de la Península; ve engrosar por momentos las huestes de los reyes de Granada y de Murcia; y descuidando la guarda del paso, se dirige con ánimo decidido y valerosamente á atacar por la parte de tierra los límites de aquellos

mismos reinos, cuya vitalidad crecia con los contínuos refuerzos que á la vista de los castellanos le llegaban del otro lado del mar.

No recaiga la culpa de este error sobre el más sabio de los reyes, porque léjos de ignorar el remedio se propuso aplicarlo fomentando la marina con nuevas concesiones á la industria, con ampliacion de franquicias al comercio, con mayores estímulos á la clase, con la ereccion de una atarazana para las galeras de su corona, con cuantos medios y recursos le pudo permitir un reinado azaroso sembrado de pesares, lleno de infortunios y ocasionado al desquiciamiento de la gran obra de sus mayores.

No recaiga, no, la culpa en el rey, que deslindaba las atribuciones del almirante, cómitres y naocheros; que establecia las bases de una armada regular para custodia del Guadalquivir y pueblos de la costa de Castilla; que condonaba los derechos reales para fomentar la construccion, y reducia los impuestos á los extranjeros para hacer de la ciudad de San Fernando el emporio del comercio y de la industria; que previendo, por último, la inmensa utilidad de las armadas navales, permitia el corte de maderas en los bosques de realengo á varias poblaciones del dominio de su corona, alentaba á los cántabros en el ejercicio de las industrias marítimas, y siempre justo y equitativo hacia ver al mundo en una de las leyes del código que inmortaliza su nombre, el preferente y mayor pago á que es acreedor el «*ome que face la guerra de mar* (1).»

Si Alfonso fué previsor, ¿quedaria el fruto de sus desvelos esterilizado por los contínuos trastornos de su turbulento hijo, que ora audaz, ora respetuoso y siem-

(1) Part. II, tít. XXIV, Ley 1.ª y 3.ª

pre acaudillando la rebelion amargaba con su deferente rebeldía la vejez de su augusto padre, hollaba sus leyes y tenía movido el reino á la escision y al desórden? No; tampoco pueden recaer en el infante Sancho las causas de la índole de un pueblo, retraido por naturaleza de los asuntos marítimos. ¿Cómo, pues, se explica tanta inercia?

Importaba mucho al reino y á la causa del Cristianismo arrancar la llave de la Península á los infieles, con lo cual se hacia otra vez indispensable la cooperacion de la marina; y no satisfaciendo la de la corona á las exigencias del caso, apélase nuevamente á los únicos pueblos que podian proporcionar recursos para el logro de la empresa; mas al ponerse por obra faltan víveres y dinero, dejan las tripulaciones de percibir sus soldadas desamparando sus bordos constreñidas por el hambre, y tarde, muy tarde demuestran los sucesos que se habia puesto en olvido lo esencial para atender solamente á lo accesorio.

Todo el conato se redujo á reunir gran número de buques, sin cuidarse de su organizacion, ni de las necesidades de los que habian de tripularlos, posponiéndose así el hombre á la cosa, el alma á la materia, y por sobra de materia y por falta de alma sucumbe desastrosamente en Algeciras el postizo y efímero poderío naval de este pueblo con los pocos que lo podrian enaltecer. Y la nacion hubiera perecido, consumida de nuevo por una invasion sarracena mucho más temible que la que por tantos siglos ocupara su territorio, si un hombre, mal infante, mal hijo, caudillo rebelde, todo lo que se quiera, pero rey decisivo y enérgico, no hubiese buscado en otra parte el remedio eficaz que aquí no encontraba para la salvacion de su corona.

Sancho IV habia menester de fuerzas navales para

impedir que se desplomara la gran obra que en Covadonga inició el grito de sus antepasados, y habíalas menester en el momento y de tal modo organizadas, que sobrepujasen á las de sus más temidos enemigos; necesitaba, pues, acudir á Venecia ó á Génova; pero aquella soberbia república se tenía en mucho para vender entónces sus servicios; ésta tenía en mucho el dinero para esquivar los suyos á quien los solicitara, y el pueblo de Castilla, tan valeroso, sufrido y amante de su independencia, tan tenaz en la lucha, tan fiero en las batallas que cierra impávido contra quíntuples escuadrones muslimes, tiene que confesarse impotente en el mar, y reconocer en medio de su orgullo que á un poco de oro y á mercenarias gentes debe la salvacion de su país y la prosecucion de la gran obra de su reconquista.

¿No parecia esto leccion providencial para encaminarlo á la enmienda, aunándose los sucesos para repetirle que la marina era uno de sus elementos de vida? Pues léjos de serle útil, se retrajo más de los asuntos del ramo desde que en él comenzó á ingerirse el gérmen de la marina de Génova. Su altivez igualando á su despego hácia las cosas de mar impedíale todo aprendizaje; y áun se desdeñaba de imitar á unos extranjeros, cuyo refinado carácter y comerciales inclinaciones se oponian abiertamente á las inclinaciones guerreras y al carácter levantado del pueblo de los Alfonsos.

Los genoveses, dueños ya del comercio de Sevilla, se apoderaron de la marina del reino é hicieron suya la de la corona, hasta el punto de aparecer los naturales casi extraños á este ramo, cual si fuese exótico en la nacion. Desde Sancho IV hasta Juan II, ó sea en un período de dos centurias, estuvieron las flotas castellanas en manos genovesas, ó cuando ménos regidas por

hijos ú oriundos de aquella república: sus destinos más principales, sus empleos y oficios más lucrativos, todo lo que del ramo era ó con él se relacionaba, estuvo monopolizado por aquellos guerreros traficantes. No es decir que los cántabros españoles hubieran menester ni de las lecciones ni del auxilio de los genoveses para continuar fomentando sus industrias marítimas, ni tampoco que las galeras de la corona fuesen dotadas en su totalidad con hijos de aquella república; pero reservando á los del país los oficios mecánicos más inferiores, tomaban ellos la direccion de las flotas, el mando de muchas galeras y los principales destinos de las atarazanas.

Ábrase la historia y veremos que, primero los Zacharías, y los Bocanegras más tarde, llegaron á disponer de los exíguos armamentos de la corona; los cómitres de las galeras eran en su mayor número parientes, allegados ó compatricios de aquellos almirantes; y si en tiempo de Sancho IV tenía motivo el pueblo para llamar metafóricamente *Zacharías* á los que iban en las flotas reales, en el de Pedro I y Enrique II podia tenerlo para llamarles Bocanegras; apellidos muy ilustres y especialmente el segundo, tronco uno y otro de nobles familias naturalizadas en esta nacion, pero que entónces á pesar de las mercedes de los monarcas, ó para hablar en justicia, no obstante las recompensas debidas á sus magníficos servicios, tenian que mostrar más apego al país de su naturaleza que al de su adoptiva nacionalidad, siquiera uno de ellos la pagase con la vida.

¿Qué importaba que los reyes se afanasen en fomentar el ramo construyendo atarazanas, dando franquicias al comercio, dictando leyes encaminadas á la proteccion de la industria, creando oficios y acopiando materiales de construccion, si aquí no habia comercio

ni industria, y si los que alguna profesaban no entendian ó no querian dedicarse á aquellas de que el ramo habia menester? Todo era necesario importarlo, y sin embargo, en el reino se encontraban las principales materias.

Cuando una guerra fratricida y tenaz, guerra á muerte, enconaba los ánimos y destrozaba el reino; cuando los enemigos de la religion y de la patria se robustecian de nuevo y de nuevo rechazaban el jurado homenaje á los hijos de San Fernando; cuando las flotas agarenas paseaban sus triunfantes quillas por las aguas del Estrecho é impunemente asolaban las costas de nuestro reconquistado litoral, no habia en Sevilla galeras, ni tripulaciones con que dotarlas, ni almirantes que las dirigiesen, ni materiales para construirlas, ni áun los menores útiles para pertrecharlas; ¡qué mucho! llegó á no haber ni astillas para remos, ni cuadrillos para viratones, ni siquiera remolares ni viroteros que pudiesen labrar los unos ni que supiesen templar los otros.

¿Cabrá culpa á los reyes del retraimiento del pueblo de Castilla á tan importante brazo del Estado? ¿Merecerán censura por la medida que las circunstancias les obligaron á tomar, por los premios que otorgaron á aquellos extranjeros, por las dignidades con que les revestian, por las mercedes con que los honraban? Si el orígen de los males que aquejan á una nacion hay que buscarlo de abajo arriba, no hay duda que los reyes pudieron, si no extirpar, remediar algo el que se deplora embarcándose en sus armadas, como lo hizo Pedro I (1), y como lo tenian por costumbre los de Ara-

(1) Único de la corona de Castilla que lo verificaba, y los resultados fueron tan palmarios, que llegó á hacerse temer en el mar del mismo Pedro IV de Aragon.

gon, demostrando así á sus vasallos un especial interés en el acrecentamiento de sus flotas; pero ya hemos visto la tendencia del pueblo de Castilla, y es de inferir la poca eficacia del remedio aunque sus monarcas le hubieran empleado. En cuanto á la segunda cuestion, ¿cómo no premiar á los Zacharías y á los Bocanegras, si el uno en Tánger y en el Estrecho, y el otro en la Rochela, condujeron á la victoria las flotas castellanas é hicieron tremolar con todo su brillo ante las naciones de Europa el estandarte de San Fernando?

Vincúlase más tarde el almirantazgo en una ilustre familia, y si alguno de sus individuos se ocupa de los asuntos de su empleo, la generalidad sólo se cura de los emolumentos del cargo, dirigiendo repetidas reclamaciones desde su habitual residencia en el centro de la Península, ó acompañando á los reyes por caminos muy apartados del mar, ó lo que era más sensible, alzándose con pueblos enteros y levantando la bandera de rebelion. Verdad es que encontrarian su disculpa en las vicisitudes por que atravesaba el reino, en la anarquía que sin cesar le devoraba, en el cuadro desolador de escisiones, confusion y desórden que por tantos siglos venía presentando, á causa del lamentable orgullo y ambicion desmedida de aquella grandeza resabiada por hábitos semi-feudales. Aun así continuaba viéndose la mano de Génova en la exígua y desorganizada marina del reino: y si se pensó en ordenanzas y si se escribieron códigos, eran códigos y ordenanzas del momento que solamente regian en una determinada flota.

Tal ha sido la índole de la marina de Castilla hasta fines del siglo XV, marina débil porque le faltaba lo principal, marina siempre moribunda porque carecia á veces de lo accesorio, marina que al modo de esos

cuerpos raquíticos y enfermizos, nació enteca, vivió lánguida, continuó consunta, y ora postrada, ora atravesando esos períodos de excitacion febril que prestan vida para dejar mayor postracion, continuaba en este reino relegada al olvido, nunca comprendida su importancia por los naturales, y tal vez considerada como ramo de lujo para halagar el orgullo de los reyes, ó como medio de castigo y represion, al ver que ya en esta época encontraban los deudores refugio seguro en una nave de la corona.

III.

IMPORTANCIA DE LA MARINA EN LA CORONA DE ARAGON.

Fijemos ahora nuestra vista en la de Aragon, en esa marina que nace con toda la virilidad del pueblo jóven, ardoroso y de inclinaciones guerreras al par que comerciales que le da ser.

De carácter aventurero, ávido de conquistas, en roce contínuo con las potencias navales que en el mundo preponderaban, excitado por ellas y dilatando constantemente su vista por los horizontes del mar, no podia el pueblo de los Berengueres permanecer por mucho tiempo contenido en sus estrechos límites. ¡Cuánto se puede esperar de tales condiciones! Por su carácter, por su territorio, por la irresistible fuerza de los sucesos, tenía que prevalecer el elemento marítimo en las determinaciones de la corona de Aragon.

El acaso llevó á las playas de Cataluña una expedicion naval iniciada por un Pontífice y formada por los Pisanos; la contingencia obligó á uno de sus condes á

ponerse al frente de aquella (1), y la mala fe y la ingratitud de los hijos de la entónces pujante república, enseñaron á los catalanes que la marina era el primer elemento de vida de su país. Como si esto no fuera suficiente, quiso la fortuna confirmar años despues tal creencia con las conquistas de dos plazas de importancia (2), y depararles á principios del siglo XIII un soberano activo y enérgico que llegó á comprender la imperiosa necesidad de convertir la marina en palanca de su noble ambicion. Pueblo, señores y prelados tienden á los mismos fines; y ora formando astilleros, ora protegiendo la industria, ó concediendo franquicias á los navegantes y anticipados beneficios á la gente que habia de tripular las galeras de la corona, progresa este importante brazo, y á él encomienda el reino su poderío en lo presente y su engrandecimiento en lo porvenir.

Un rey despejando el mar de Cataluña de los piratas que lo infestaban é impedian el desarrollo del comercio, va á Mallorca, expulsa de allí á los infieles y clava el estandarte de Aragon en los muros de las principales fortalezas de la isla. Ocho años despues asedia á Valencia, bloquea su litoral, impidiendo á los moradores todo auxilio, y rechazando sus naves las de los marroquíes, le facilitan la conquista de este reino. Jaime I se hace conquistador, no sólo por su brio y el

(1) Se alude á la expedicion promovida por el Papa Pascual II en 1114, cuyo mando de armas obtuvo el conde Ramon Berenguer III, por haber arribado la flota equivocadamente á Blanes.

(2) Las de Almería y Tortosa, realizadas por los genoveses en naves de su república, representando los catalanes un papel secundario por la carencia de buques. La primera de dichas plazas fué á poco reconquistada por los moros; la segunda quedó en poder del conde Raimundo Berenguer IV por la compra que hizo á los genoveses de la tercera parte, mediante la suma de 16.640 morabatinos. (Años 1148 y 1150.)

esfuerzo de su brazo, sino porque tuvo marina para conseguir tan glorioso renombre de la posteridad.

Otro rey más grande de lo que sus coetáneos le creian, negocia secretos planes con el emperador de Oriente, lleva sus armas al África, cae sobre Sicilia, y á despecho de reyes poderosos y en contra de naciones engreidas con su prepotencia, expulsa de aquel país á un tirano tenido por invencible, cubriendo desde entónces parte de la Italia con su corona. Y no por esto descuida sus Estados de la Península, que si son invadidos por las huestes de un monarca poderoso y amenazado su litoral por naves de tres potencias coaligadas, tiene él huestes aguerridas para rechazar la invasion; y si áun no dispone de tantas naves como sus contrarios, cuenta en cambio con capitanes de mar, ballesteros y tripulaciones que pueden combatir contra duplicadas fuerzas, y saben vencer á múltiples enemigos.

Aquel soberano lega la grandeza á su pueblo, y el pueblo á su vez obliga á los demás reyes á ser grandes. ¿Qué importa que el hombre desaparezca si su genio germina en tierra fértil? El impulso estaba dado; la obra comenzada por un rey conquistador y proseguida por un gran rey, debia continuarse por un príncipe discreto, valeroso y liberal, y llevarla á cumplido éxito monarcas prudentes secundados por un pueblo altivo, emprendedor, industrioso, amante de sus libertades patrias, celoso de su independencia y dado á los asuntos marítimos, porque en este ramo cifraba su engrandecimiento.

No se contentan los soberanos con dictar desde la elevacion del solio cédulas, moratorias, concesiones y franquicias, expedidas unas para ensanchar los límites del comercio, decretadas otras para proteger la indus-

tria, y encaminadas todas á desarrollar cada vez más, y dar mayor impulso á la marina, sino que descendiendo del trono, poniéndose á la cabeza de las expediciones, embarcándose en sus galeras y compartiendo con sus vasallos las privaciones y epidemias de largos sitios, los peligros de los asedios, y las privaciones, los peligros y las penalidades de la mar, daban ejemplo á sus caballeros y entusiasmaban á un pueblo siempre dispuesto á acometer las más atrevidas empresas. Si entre tantos reyes, prudentes unos, justicieros y liberales otros, y otros benignos, se encuentra uno dado á la molicie y más celoso de la persecucion de javalíes y venados que de la prosperidad de su reino, no podria á pesar suyo entregarse á su distraccion favorita, porque hasta las mismas playas de su territorio vendrán á retarle armadas de poderosas repúblicas, é impelido por el pueblo, tendrá mal de su grado que seguir la huella de sus antecesores. Todos, pues, debian marchar por la senda préviamente trazada; sobrábanles elementos, porque el pueblo no varía, y cuando da el primer paso hácia su desarrollo continúa su progreso por todos los caminos, á no mediar una de esas circunstancias que formando época altera sus costumbres y por completo trastorna su constitucion política y sus leyes.

Nueve años separan la conquista de Mallorca de la de Valencia, nueve lustros la de Valencia de la dominacion de Sicilia: ántes de otros nueve ondearian en los muros de las ciudades de Cerdeña las barras de Aragon, y no habia de trascurrir mucho tiempo para que el reino de Nápoles quedase ligado á la corona de los Berengueres. En medio de tantos triunfos rechazaba esta nacion poderosas invasiones, extendia su imperio por Turquía y Grecia, llevaba sus armas á las costas de África, y como solaz de estas victorias, sur-

caban sus quillas los mares de Oriente, imponia sus cónsules á todos los países de Ultramar (1), estipulaba ventajosos tratados con los reyes de las naciones comerciales; y extendida su industria y respetado su comercio, robustecíase en el interior, y en el exterior acrecia su poderío y la fama de su nombre.

De victoria en victoria, de conquista en conquista, prosigue aquel pueblo su camino. Si una poderosa república le disputa codiciosamente la posesion de un anhelado territorio, si otra áun más pujante le declara la guerra, si ambas aunan sus esfuerzos para conseguir sus fines, el reino de Aragon ostenta su poder, y la lucha sirve para engrandecerlo á los ojos de las demás naciones. Sólo un poder sobrehumano contraresta su marcha, sólo una epidemia mortífera puede mermar sus fuerzas y debilitar su ánimo; y no obstante las malhadadas guerras de Cerdeña, el teson de sus moradores y los estragos de la peste, domina allí triunfando de tantas contrariedades, y de la voluntad de dos potencias cuyo poderío era acatado en toda Europa. Experimenta reveses con el trascurso del tiempo, sufre desastres en tierra y mar que conmueven á otras naciones; pero desastres gloriosos motivados por la sacudida de una parte de Italia al romper las ligaduras con que Aragon la tenía sujeta á su corona.

A tal punto llega un pueblo de inclinaciones comerciales, que examinando su extenso litoral funda en la marina su porvenir, y unos reyes que midiendo su prestigio por la preponderancia del ramo, lo impulsan constantemente, sin olvidarse de que la vida de mar, siempre llena de privaciones, exige ámplia retribucion para los que deben soportarla. Pedro III recompensa á

(1) Así llamaban entónces los catalanes á los del Oriente.

los pescadores que le habian acompañado á África y á Sicilia, instituyendo un gremio con derechos privativos al ejercicio del arte, donde no se excluian de las ganancias á los que se hallasen sirviendo á la nacion en las flotas de la corona; establece ordenanzas sobre esta industria, y por tal modo estimula á la clase para disponer de sus individuos en casos determinados sin detrimento de sus intereses; los otros soberanos confirman y áun amplían las recompensas, sancionan códigos marítimos respetando la jurisprudencia de sus mayores, robustecen con leyes sábias los consulados de comercio, otorgan nuevas concesiones á los mareantes para alentarlos á servir en las reales flotas, y poniéndose á la cabeza de las expediciones marítimas, afrontan peligros como el último de sus vasallos, y con ellos comparten glorias é infortunios (1).

De otra manera, ¿cómo se hubieran formado aquellas armadas que decidian el triunfo al terciar en los combates? ¿cómo se hubiera engrandecido aquel pueblo hasta tener á raya á las soberbias repúblicas de Venecia y Génova? ¿cómo hubiera plantado sus vencedores bastones en los muros de las ciudades del imperio griego? ¿cómo, en fin, hubiera extendido sus conquistas sobre Córcega, Cerdeña y gran parte de Italia?

Pero repetimos que la marcha de los pueblos se halla tal vez fijada por decretos providenciales: Aragon y Castilla deben unir sus coronas en unas solas sienes; ambos reinos caminan hácia la unidad de la monarquía española, y las costumbres, inclinaciones y tendencias del primero debian modificarse por las del segundo.

---

(1) Todos los documentos fehacientes, así de este párrafo como de otros que se refieran á historia marítima, pueden consultarse en el apéndice al primer tomo de la *Marina Española de la Edad Media* que he publicado, donde se insertan íntegros ó á trozos.

IV.

¿DE QUÉ MODO INFLUYÓ EN LA MARINA ESPAÑOLA EL DESCUBRIMIENTO DEL NUEVO MUNDO?

Un rey sagaz, aunque no siempre acertado, y una reina modelo de reyes gobiernan de consuno esta vasta monarquía, y parece elegida aquella para promover la realizacion de una idea trascendental y tan grandiosa, que no comprendiéndose posible en cabeza humana, se tilda de loco al hombre que la habia concebido; pero el loco se obstina en ser cuerdo, los sabios se empeñan en que no lo sea, la reina comprende que los sabios no son infalibles, y merced á una feliz pertinacia, y sobre todo á la Divina Providencia, descubre el inspirado Genovés mucho más de lo que se proponia al sentar la planta en una region del mundo que no es «la parte occidental de las Indias Orientales.»

El descubrimiento del Nuevo Mundo, cambió la faz del mundo conocido. Ciencias, artes, industria, comercio, todo varió; y lo que más trasformacion debia sufrir era la marina, sin embargo de permanecer inalterable la que se empleaba en el Mediterráneo.

Si la expedicion de los atrevidos exploradores se hubiese formado en otro país; si en lugar de iniciarse en territorio español hubiese salido de Holanda ó de Inglaterra, atribuiríase ciertamente á este suceso la preponderancia marítima que llegó á adquirir la primera de estas naciones, y el maravilloso encumbramiento y pujanza naval que áun conserva la segunda; pero todo se aunaba para indicar á esta nacion caminos y proporcionarle medios de engrandecerse. Era una advertencia más, que cual las otras debia ser desatendida.

La marina del mundo antiguo no era digna de saludar al nuevo mundo: la carraca debia sustituir á la galera, la coca á la carraca, la carabela á la coca, y á la carabela el galeon. ¿Quién se engolfaba en el inmenso piélago con un buque de pequeño porte, cuando la codicia, más que el instinto de conservacion, exigia gran capacidad para traer el oro que á costa de sangre debíamos arrancar de aquellos suelos?

Pero la codicia que tantas víctimas produjo, no pudo hacer navegante á un pueblo de inclinaciones contrarias á la vida de mar, tan sólo soportada en cuanto era imprescindible para trasladarse al mundo de su fantasía. Contínuas expediciones abandonaban nuestros puertos, llevando en los bordos de sus buques hombres de todas las clases, de todos los oficios, de todos los matices de la sociedad; unas quedaban sepultadas en el misterioso seno del Océano, otras conducidas por el error arribaban á playas ignotas, algunas lograban surgir en el punto de sus deseos, y el oro que á su regreso traian unos pocos doraba la miseria, las penalidades y la muerte que allí habian encontrado los más.

La miseria del oro mató la riqueza del trabajo, y ahuyentadas de la nacion la industria, la agricultura y todas las artes útiles, tuvo en breve que servirse de

su oro para comprar en otros pueblos lo que ella habia perdido. Nuestra España parecia el cáuce por donde iban corrientes del codiciado metal á detener su curso en otros países, devastando á su paso la riqueza del territorio, del mismo modo que la lava de los volcanes yerma y esteriliza los suelos por donde corre.

Prescindamos del cuadro que el reino presentaba despues del descubrimiento de las Américas, y de la desventura que se iba labrando al lanzarse por la senda fascinadora de las conquistas, y sólo nos maraville que en una nacion cuyos hijos, excitados por el afan de aventuras, se lanzaban al Océano sin que le pudieran contener las penalidades y peligros del mar, no llegase á adquirir preponderancia el elemento marítimo sobre todos los otros, y se continuara surcando la extensa superficie tan sólo como imprescindible medio para alcanzar el logro de aspiraciones que habian de ser tan funestas.

Hubo naves, numerosas flotas, aventureros, y tambien intrépidos é infatigables exploradores que levantaron muy alto el renombre español; pero no navegantes como exigian las circunstancias; no un pueblo de marineros como tal vez se hubiese formado en otra nacion favorecida con un suceso tan sorprendente y propicio. No nos admire; el pueblo español, por sus inclinaciones y costumbres primitivas, por su tradicion y leyes, tenia que dar preferencia á la espada sobre la brújula: por esto, en vez de continuar el camino de las exploraciones trazado por una pleyada de famosos nautas, prefirió lanzarse por la senda de las conquistas; en vez de surcar los mares en busca de nuevas tierras contorneando los continentes, prefirió penetrar armado en los territorios y afrontar el furor de los hombres para eludir el de los elementos; por esto, en vez de

tomar posesion del mar del Sur una nave, la tomó un guerrero espada en mano y con agua á la cintura; por esto, en fin, han alcanzado mayor fama los nombres de los conquistadores que la de todos los navegantes.

¿Quién en nuestro país que sea ajeno á la literatura ó á la profesion marítima, conoce á un Diaz de Solís, Quirós, Elcano, Ferrer, Ojeda, Vizcaino, ó Sarmiento? ¿Y quién no conocerá á Pizarro, Cortés, ó á Vasco Nuñez de Balboa? Si se objetase que el conquistador del imperio de los Incas, y el héroe de Otumba y de Tlascala, y el guerrero cuya apostura marcial retrató la superficie del Pacífico añadieron riquísimos florones á la corona de Castilla, responderíamos que el descubridor de Yucatan y de Janeiro, el explorador de la Polinesia y el primer nauta que circunvaló el mundo, conquistaron regiones enteras para el humano linaje, tesoros para el saber, y para la patria la gloria de que su estandarte fuese el primero conocido y saludado en toda la haz del globo. Cuál fama sea más preciada, lo dirá la humanidad cuando alcance mayor progreso: cuál la primera, díjolo al ver que la espada no hubiera hallado camino sin la brújula; pero la que en una nacion sea más enaltecida, dará siempre cabal idea de las inclinaciones de su pueblo.

No son más populares en la Gran Bretaña los nombres de Lord Vellington y Warren Hastings, que los de Cook, Franklin, Mac Clure y Ross.

V.

FLAQUEZA DEL PODER MARÍTIMO DE LA NACION.

Cuando España habia alcanzado el apogeo de su fortuna y alumbraba el sol constantemente tierras dominadas por el leon de Castilla; cuando casi toda Europa bajo la amenaza de un pirata berberisco, volvia la vista hácia el príncipe que empuñaba con vigorosa mano el cetro de dos mundos haciéndose oir en los confines del globo, eran mandadas nuestras galeras por un genovés ilustre, famoso sin duda, pero que aparecia siempre á los ojos de los españoles con el sello extranjero; y los españoles, tan dóciles á sus naturales mandatarios como soberbios á toda voz extraña, secundaban con disgusto la de su almirante, ó su almirante recordaba en muchos casos que era genovés.

¡Cuántas jornadas tristes, cuántos reveses, cuánta sangre vertida, cuánto infortunio produjo una resolucion encaminada á mantener la gloria, esplendor y nombre de este país, circuido en aquel tiempo de esplendor y de gloria!

Allá por el lado del Norte iba levantándose una nubecilla ténue y de poca importancia en el principio, pero que en breve habia de oscurecer el horizonte á la navegacion española, descargar toda su fuerza sobre las armadas de nuestra nacion, y despues de arrebatarle el derecho de conquista, amenazar de contínuo sus más preciadas provincias de Ultramar.

Una Isabel nacida en este suelo habia sido para España como el iris de bienandanza; otra Isabel nacia en suelo extraño para conspirar contra la dicha de la nacion española. La católica fué el ángel tutelar de esta católica monarquía; la protestante debia ser el ángel exterminador de la patria de Felipe II, convertir para tal propósito el mar en teatro de sus proyectos, y desplegar en él todo su poderío: ¿podria ignorarlo el ceñudo monarca que regia los destinos de nuestra nacion?

¿Qué importaba que reuniese la corona gran número de naves y que se afanase en construir otras, si no habia régimen para mantenerlas á la altura exigida por la fama del reino? ¿qué los alardes de fuerza, si necesariamente habrian de flaquear por su base al desplegarlas? ¿qué importaba, en fin, que surcasen el Océano imponentes escuadras de galeras mandadas por hombres valerosos y dispuestos siempre á verter la última gota de sangre en aras de la honra, si la impericia hacia estéril el sacrificio? Y áun cuando así no fuese, ¿qué importaba todo esto si la pésima organizacion de los buques ahuyentaba en ciertos casos de sus tripulaciones la idea del deber, y degenerados por el vicio, no tenian ya cabida en sus pechos ni el espíritu de clase, ni el santo amor de patria, ni el levantado sentimiento de independencia nacional, ni siquiera el valor que como prenda comun caracterizaba á sus compatricios?

No eran marineros, no eran españoles; eran plantas parásitas y de envenenado jugo que se arrancaban de un suelo fértil para que no inficionasen al resto del territorio; eran delincuentes y criminales; eran la hez de la sociedad que se arrojaba en los buques para evitar á las cárceles su maleficio; eran las escorias de la nacion, que para aliviar á los presidios de su hediondez se depositaba en las galeras al amparo de un pabellon sin mancilla. Y si en otras naciones se estudiaba el modo de desterrar este vicio orgánico y arraigado en todas las del mundo; en España nada se estudiaba, ó nada por lo ménos se atendia á cualquier estudio que tendiese á la reorganizacion de la marina. ¿Cómo se habian de prever buenos resultados de una funcion marítimo-guerrera?

Seguian saliendo las expediciones para Indias, formábase en Sevilla la casa de contratacion, se ponia, aunque con poco éxito, todos los conatos en las navegaciones de Ultramar, porque el oro habia muerto á la industria, y de oro habia menester el país para seguir viviendo vida ajena; pero la marina de la corona destinada á surcar los mares de Europa y especialmente el Mediterráneo, continuaba inalterable: las mismas galeras con leves diferencias en sus formas exigidas por el tiempo, la misma organizacion, los mismos forzados con idéntica repugnancia al elemento donde se les obligaba á trabajar, los mismos delincuentes con su denigrante proceder é inícuas ideas, con sus torpes alardes y proverbial cinismo; pero de tal modo, que el solo nombre de galera prevenia á la sociedad, hasta ver un vergonzoso estigma en la frente de sus tripulaciones (1).

---

(1) Véase un librito publicado en Palencia en 1579, bajo el título «*De los inventores del arte de marear*, etc.,» debido á la festiva pluma de Fr. Anto-

Y era lógico: confundido el galeote con el marinero, y en contínuo roce el deudor con el delincuente y criminal, propendian á nuevos delitos, porque la senda del crímen es pendiente y resbaladiza; y exacerbados sus ánimos y deprimida hasta la dignidad de hombre por los crueles y denigrantes castigos con que se pretendia corregir vicios incorregibles, degeneraba el deudor en delincuente, el delincuente en criminal; y de sus delitos, de su condicion y de sus crímenes, brotó el nombre de chusma para aplicarlo á las dotaciones de buques donde ondeaba el estandarte de Castilla, donde se apoyaba el respeto exterior de la nacion, donde estribaba su fuerza y poderío, donde depositaba, en fin, toda su honra un pueblo noble y valeroso que tenía la honra por lema y por segunda religion el amor de patria.

¿Se dirá acaso que la chusma no era más que un instrumento, y que siendo bien manejado podria reportar sus beneficios?..... ¡Tristes beneficios los que proporcione un instrumento de envenenados filos y con vida y voluntad propia! Pero dejando esto aparte, tampoco se atendia para la provision de altos empleos á los que pudiesen merecerlos por su idoneidad y experiencia, sino á los que gozaban de valía con los almirantes ó capitanes generales de armadas, como éstos á su vez habian obtenido sus altos cargos por el favor que en la corte pudieran gozar, ó por la privanza que el soberano se dignase dispensarles.

¿Qué importa, pues, que el poderío de Felipe II cu-

---

nio de Guevara, obispo de Mondoñedo. Es una glosa del proverbio muy comun entónces: *La vida de la galera déla Dios á quien la quiera;* donde el ilustre prelado narra los trabajos del galeote y pinta su condicion y su carácter detalladamente, refiriéndose á los diversos viajes que tuvo que hacer.

bra de velas españolas el canal de la Mancha, ni que representen todo el valor de esta noble nacion, si faltan hombres para que dirijan las operaciones de una armada de las más pujantes en la apariencia, pero en realidad de las más débiles, y dotaciones expertas que secunden las voces de mando? ¿Qué otro éxito podia esperarse sino el que se desprende del prévio estudio de los elementos que se iban á emplear?

No la mala fortuna, con la cual escudan los hombres tan á menudo sus torpezas; no los temporales ni la traicion del enemigo, ni acontecimientos superiores al poder humano, sino la impericia, la imprevision, la ignorancia, la consecuencia, en fin, lógica é imprescindible de mandar á la mar gente inexperta, bisoña, extraña de todo punto á las faenas del oficio y de índole contraria á los azares de un elemento sobre el cual se les obligaba á vivir, fueron causas poderosas para que quedase rota, deshecha y vencida la armada invencible.

Fuerza es confesarlo, y confesarlo sin rubor y sin que se lastime el amor patrio, porque preciso es descubrir una llaga para curarla, y más necesario todavía poner de relieve la cicatriz de esta úlcera ya curada radicalmente, cuando se trata de despertar las causas que la produjeron.

¡Pluguiera á Dios que la conocida frase: *Yo no he mandado mis armadas á pelear con los elementos*, entrañara tanta filosofía como grandeza! Por desgracia no es así; y aquel gran rey como algunos pretenden, ó aquel gran tirano como quieren otros, hubiérase tal vez ahorrado palabras, grandes sin duda por la entereza que demuestran en el infortunio, pero faltas de lógica y poco honoríficas para quien presumia con el dominio de los mares, si previendo que los enemigos contra quienes mandaba sus buques podian reunir con-

diciones para batirlos con ventaja, al par que para sostener la lucha con los elementos de la naturaleza, que es el punto primordial de su profesion, hubiese preparado el personal de sus armadas, así para contrarestar los furores de éstos, como para vencer á fuerza de pericia la pericia de sus enemigos.

En medio de todo, no faltaban hombres que conocieran la carencia absoluta de régimen y los vicios de que adolecia la organizacion de las armadas de nuestro país; pero sus proyectos de reforma, guiados siempre por un celo plausible, estrellábanse de contínuo contra la inercia de un pueblo, que debiendo cifrar toda su ventura en el desarrollo de la marina, desatendia este ramo ó hacíalo por lo ménos de secundaria importancia.

¡Raro contraste! Mientras que así se relegaba al olvido la parte regimentaria y administrativa de la marina, se salvába del naufragio de las instituciones uno de los ramos más preciosos de la navegacion. La parte teórica llegó á preponderar en nuestro país; varias ciencias que entre sí guardan íntimo enlace se cultivaban con esmero, y la Hidrografía, sobre todas, fué para honra nuestra elevada á su mayor esplendor.

Con las obras de geografía, cosmografía y artes de navegar, escritas en España en las dos centúrias de la dinastía austriaca, podria formarse una brillante corona para orlar las frentes de los Encisos y Santa Cruz, de los Medinas, Villegas, Ramirez Arellanos y Rojas, de los Esquivel, Muñoz, Moreno, Céspedes, Chacon, Zamoranos, Labañas, Sarmiento de Gamboa, Ferrer, Siria, Lopez de Amendariz y de otros muchos, que desarrollando teorías más ó ménos ingeniosas, acertadas ó útiles, pero todas propendiendo á inquirir los caminos de la verdad, contribuyeron á enaltecer la ciencia

en nuestro país, é hicieron fijar la vista de las naciones más cultas en los adelantos de la española.

No hablemos de los autores portugueses patrocinados por los reyes de España, como Cortés, Oliveira, Figuereido y Fonseca Coutiño, ni tampoco de los españoles que florecieron en épocas más cercanas, porque ni conduce á nuestro propósito, ni habrá nadie que deje de conocer á Tofiño, Mazarredo, Mendoza, Alcalá Galiano, Ciscar., Valdés, Aristizaval, Vernaci, Luyando, Lángara, Espinosa, Salazar, Churruca, Malaspina, Fidalgo, Oyarvide y varios otros, que ora con la brújula y la sonda, ora con el sextante y la pluma, ora con el péndulo y el teodolito, penetraban en la esfera de la ciencia precedidos por esos dos astros luminosos que tuvieron por nombre D. Jorge Juan y D. Antonio Ulloa.

¿Por qué todo esto? ¿por qué rayó á tanta altura la hidrografía en España? ¿Hubiera alcanzado tal esplendor sin el afan y el verdadero interés de los gobernantes en el desarrollo de las ciencias, y sin una decidida proteccion de los reyes?

El soberano que con más brio manejaba la espada, complacíase en escuchar á Alonso de Santa Cruz sus lecciones de cosmografía, teniendo por auditorio á varios nobles del reino, y entre ellos al ilustre marqués de Lombay, que con tanta resolucion habia trocado la espada por la cruz. El severo hijo de Cárlos V mandaba años despues escribir á su cosmógrafo mayor un «Islario general, ó sea libro sobre las longitudes, etc.;» y amante Felipe de la astronomía y aficionado á las matemáticas, disponia la reunion de un consejo de doctos para esclarecer los puntos más oscuros de Euclides, Vitrubio, Boëtius y otros geómetras de la antigüedad; costeaba de su peculio á Pedro Esquivel la construccion de una carta geográfica de la Península; creaba en su

palacio mismo una academia bajo la direccion de Labaña, y siempre ponia conato en enriquecer la biblioteca de su Escorial con globos, mapamundis y toda clase de instrumentos matemáticos y astronómicos.

Esta proteccion de los soberanos fué continuada por Felipe III en la persona del doctor Arias de Loyola; y tales fueron los resultados de los premios ofrecidos y de las recompensas otorgadas, que emulándose otras potencias marítimas, ofrecian cuantiosas sumas y hacian ventajosísimas proposiciones á hombres doctos para rivalizar con España en pro de los adelantos científicos. Los Estados de Holanda prometieron 100.000 libras á quien presentase un método para hallar la longitud en la mar; Francia imitó á aquella nacion, y á su vez fué imitada por Inglaterra, cuyo parlamento llegó á ofrecer 20.000 libras esterlinas á quien indicase un medio para hallar la longitud dentro de una aproximacion de treinta minutos.

¡Resultado lisonjero para España! ¡Prueba ostensible de lo que puede el estímulo cuando no se escatima la recompensa! ¡Elocuentísima leccion para el país...! y sin embargo, debia ser tan estéril como todas las que habia recibido; pero ¿por qué?

Tanto afan en el desarrollo de las ciencias y de la parte teórica de la navegacion, tantos estímulos, tan cumplida justicia á sus hombres y tan sábia prevision como se patentiza en las instrucciones emanadas del poder hácia lo que se referia á descubrimientos y adelantos hidrográficos, redundaba ciertamente en honra y prez de la patria aquilatando su alteza y poderío; pero rompíase la armonía al descuidar por completo todo lo demás, al desatender á un brazo del Estado que habia de servirle para apoyar sus reclamaciones internacionales, proteger su comercio, rodearse de respeto

en el exterior, y dar en el interior confianza á la industria, artes liberales y á todo aquello, en fin, que representa la vida de las naciones. ¿Qué otros resultados correspondian á tal proceder?

Tocábase ya la época en que construyéndose naves de altos bordos y montando artillería en sus bandas, eran servidas las piezas por soldados del tercio que más á mano se encontrase en el punto de salida del galeon. El odioso sistema de forzados, que en un principio sólo se aplicaba al remo de la galera, habia extendido sus raíces hasta los galeones para desempeñar en ellos la parte práctica de las maniobras; el sueldo, cuando lo percibian, era mucho más corto que el del soldado, y el trato que á bordo se les daba, propio de su baja condicion y nunca de sus merecimientos: recibian la enseñanza con desabrida voz; guiados por el palo practicaban su aprendizaje, y ejercian su oficio bajo la férula de uno de tantos galeotes procedente como ellos de la chusma y elevado á sotacómitre por la dureza de su corazon, por la fuerza de sus pulmones, por la vigorosa contextura de su cuerpo y por la recia musculatura de su brazo. Nunca se tenía en cuenta ninguna accion meritoria ni se habia previsto el caso de que la chusma pudiera prestarla, lo cual por sí solo daba pié para que de ellas se retrajese; pero si alguno se mostraba superior á lo que de él podia esperarse, bastante premio alcanzaba con la suspension de ese azote contínuo que sólo conseguia degenerarlo hasta hacerle perder la dignidad de hombre. Así, pues, la marina de la corona podria aumentar sus buques, pero era efímero su engrandecimiento; le faltaba organizacion, régimen, y sobre todo personal, que debe ser el primer punto á donde los gobiernos han de dirigir sus miras.

Vagabundos arrancados con violencia del centro de

las ciudades ó de las playas, malhechores, presidiarios; en suma, gente desmoralizada y soez, y por compensacion soldados rendidos por el mareo y sirviendo de estorbo en las baterías; ¡hé aquí las tripulaciones de los buques de la corona! ¡Y esta era la palanca poderosa con que pretendíamos contrarestar todo el poder marítimo de Holanda, toda la pujanza naval de Inglaterra! pujanza que al desarrollarse habia de abatir el orgullo de todas las naciones, tener luego en respeto á las marinas preponderantes dé Europa, é imponer á todas las del mundo; pujanza latente en el Reino Unido, que por su posicion y carácter de su pueblo, se hubiera desarrollado aunque el trono de Inglaterra no lo ocupara un tiempo una Isabel, y aunque un Dracke no hubiera nacido en aquel país.

¿Podrá abrigarse duda, despues de lo dicho, de que los hombres que entónces se hallaban al frente del ramo desconocieran completamente dónde se hallaba el mal y dónde el remedio? No era posible: el mal iba arraigándose y de tal modo extendiendo su gangrena, que los hombres pensadores y amantes del país no podrian ménos de fijar sobre él su vista. Los cántabros, y de éstos los vascongados, que sin duda habian sido los hombres que mejor explotaban las industrias marineras respecto á los de otros pueblos de la antigua corona de Castilla, acudian á Holanda para disputar con buen éxito los grandes premios ofrecidos por aquellos Estados á los arponeros de ballenas, ó por cuenta propia navegaban en los galeones y naves de la carrera de Indias, ó bajo el pabellon francés se utilizaban en Terranova de la pesca del bacalao; los de las costas comprendidas en el territorio de la antigua corona de Aragon seguian dedicándose con especialidad á las navegaciones de Oriente, ó se alistaban en las que ha

bian de proseguir sus exploraciones por la region del Sur del África, ya que se les prohibia la navegacion á las Américas; y los mareantes de la costa meridional dábanse al tráfico con el imperio de Fez, regencia de Túnez y otros puntos del opuesto lado del Estrecho.

Todo hombre honrado huia con horror de las armadas reales, porque era bien notorio el trato que en las galeras se recibia; y las tripulaciones siempre viciadas, abrigando bastardas miras, propendiendo á la desercion, al robo y al pillaje, y siendo por dias de condicion más ruin (1), llegaron á desconocer el principio de propiedad, á hollar los vínculos sociales, á ultrajar los derechos del ciudadano, á escarnecer los más santos sentimientos, á mofarse, en una palabra, de todo lo que era equidad y justicia; y ocasiones hubo, triste es decirlo, en que delante del enemigo dieron un mentís á la patria.

---

(1) ¿Qué podia esperarse de gente que á su tránsito para alcanzar el punto de su destino pernoctaban en las cárceles de las poblaciones?

Véase el siguiente documento, que insertamos al pié de la letra y con todas sus faltas de ortografía por constituir propiedad, cuyo sistema seguimos en todos los que vayan apareciendo.

«El Rey.=Alcaldes ordinarios de la Villa de San Sevastian, entendido sea que habiendo venido á esa Villa nueve forzados de Navarra y Oñate y pedido os el Probeedor Francisco de Arviola que los recibiesedes en la Carzel con los demas que en ella están, obligandose él á darles de comer, y prisiones, no lo quisisteis hazer, y por que esto es en mucho descuydo mio respecto de que no estando á muy buen recaudo se uiran todos, como intentaron hazerlo los que tenian, os ordeno, y mando, que assí estos como los demas que binieren y adelante fueren los hagais recibir en la dicha Carzel y que se tenga mucha quenta con ellos, pues ya por la mia les da el Probeedor. Lo demas han de menester y siempre se tendrá particular cuidado con que no se detenga ay mucho sino con la mayor brebedad que sea posible se hembien á la parte donde han de servir que en ello lo seré yo. De Vos, etc. De San Lorenzo á dos de Septiembre de 1595.=Yo el Rey.= Por mandado del Rey Nuestro Señor.=Andres de Prado.=Es copia del original que existe en el arch. de San Seb. caxon de Armadas.» (Colec. de Varg., Leg. 11.)

En este punto debe mi pluma ceder lugar á las autorizadas palabras del Bailio almirante D. Diego Brochero, quien á principios del siglo XVII dirigia al rey el siguiente desaliñado, pero notable discurso.

Discurso dirigido al Rey por el almirante D. Diego Brochero, sobre el estado de la marina de la corona.

El rey se encuentra mal servido porque no hay escuela de marineria y porque los marineros existentes no tienen pundonor ni honra, siendo la gente de ménos estimacion que hay en España.

Señor. =El año de 95 me mandó S. M. que esté en gloria venir de Francia á *Lix.*ª á fundar la Armada del mar Océano y el tiempo que en ella he asistido que ha sido hasta hoy he considerado las causas por que es tan mal servido y de que manera lo podria ser tambien que con *veinte* (1), poniéndose en el estilo que diré podrán pelear con toda la armada del enemigo, y vendrá V. M. á ser mejor servido dando mayores sueldos á los Capitanes de galeones y ventaxas á los marineros sin que por esto se acreciente mayor costa de la que hoy se tiene y serán los unos y los otros hombres de *mas honra y pundonor* de lo que agora son, y esta es la principal causa por que V. M. está tan mal servido con esta armada por haberse acabado la escuela de marineria que solia haber en la Provincia de Guipuzcoa, señorío de Vizcaya, quatro villas, Asturias y Galicia, con haberse perdido mucha cantidad de Navios que habia en estas partes (que agora no hay uno de cien toneladas) con que trasigaban las navegaciones de Terranova, Flandes, Francia y otros reynos que hoy las hacen extranxeros. Poniendose en execucion lo que diré tendrá V. M. la mexor escuela de Marina que ha tenido rey y será la gente de mar *honrada que agora es la de menos estimacion que hay entre la nacion española*, y no es de maravillar que sucedan *tantas desgracias en las armadas siendo los capitanes y marineros de esta calidad* que por esto no son *buenos para pelear ni para la navegacion y ofreciéndose la ocasion escusan hallarse en ella y como no tienen honra no reparan en esto y quando hay algun peligro se escusan por ser*

(1) Es de suponer que querrá decir *con veinte galeones.*

de la calidad que tengo dicho, y es muy *sabida cosa;* con que qualquier oficio en la guerra si el que lo exercitase no tiene honra es perder la paga que se le da por V. M. Y siendo los marineros mandados por sus oficiales á palos y los mas de los capitanes de los galeones gente que ha pasado por esta carrera, ¿que se puede esperar de personas y capitanes de esta calidad?; y asi aun que V. M. les mande acrecentar los sueldos y señalar muy grandes ventajas y se les pague con mucha puntualidad y con la misma se les den las raciones, no será parte para que *esta gente profese mas honra;* y asi no hallo en esto ningun remedio más de el que propondré. La cosa mas admitida de los que tratan razon de estado ha sido y es que el que fuere poderoso en la mar lo será en la tierra; y aun que se pudieran tener muchos exemplos de historias antiguas por las que tenemos presentes se hecha bien de ver esta verdad; pues los venecianos siendo unos pescadores que vivian en unas isletas, por estimar la gente de mar y sus capitanes llegaron á ser una república tan grande. Los turcos se ha visto lo que se han extendido por este camino. Los ingleses que son los que mas estimado tienen este punto con las honras y ventaxas que dan á la gente de mar se han conservado y sugetaron casi toda la Francia con ser uno de los mas poderosos reynos del mundo, por no haber hecho la nacion francesa estimacion de las cosas de la mar; y hoy en dia la poseyeran sino fuera por el milagro que sucedió de la Poncela (1), pues llegaron á ser señores de Paris siendo Inglaterra en fuerzas reyno muy mas inferior que el de Francia. Y hasta agora no se tiene noticia que haya sugetado la gente y capitanes de mar los flamencos rebeldes en este estilo, y los pocos de navios què tienen se han defendido de las poderosas fuerzas y exercitos de V. M. y han sido victoriosos de las Armadas que se han juntado en aquellos estados, y lo fueron de la que llevó el Duque de Medina-Celi siendo tan grande y con tanta y buena infanteria quando fué á gobernar á Flandes, no por el valor de sus soldados que bien conocida es la ventaja que los nuestros les hacen, sino por la

Los marineros son mandados á palos.

Los ingleses por dar estimacion á su gente de mar, sujetaron casi toda la Francia.

---

(1) Alude á Juana de Arco.

estimacion grande que hacen de la gente de mar. Los ingleses en sus Armadas aunque embarcan soldados efectivos, visto el caudal y estimacion que se hace de *los marineros mas que de la infanteria*, *estiman mas sentar plaza de marineros que de soldados. Pues en la nacion española es de tan poca estimacion el nombre de marinero* y lo es tanto el de soldado, de ninguna manera se le puede poner honra sino es con *eximir* el nombre de marinero en el de soldado debaxo de bandera de infanteria.»

En España es mucha la estimacion que se da al soldado y ninguna al marinero.

Propone Brochero al rey un sistema para remediar estos males, y prosigue su escrito con las siguientes consideraciones:

Propone una armada de 30 galeones con 6.000 infantes.

«La mas fuerte muralla que V. M. puede poner á sus reynos y el mayor freno á sus enemigos es entretener una armada de 30 galeones con 6.000 infantes, y esta no se ha de sustentar en el estilo que hasta agora ha corrido, porque no sirve sino gastar V. M. mucha suma y ver de contino en ella tantas desgracias. Todas las naciones que han estimado los capitanes y gente de mar y honra se ha visto los prosperos sucesos que han tenido sus armadas y repúblicas, con que han sugetado y deshecho muy grandes exercitos en mar y tierra, y con mucha razon si el soldado por arriesgar su vida es estimado y honrado, *¿quantas mas veces lo hace el marinero, pues de mas de aventurarla peleando en la mar, la trae de ordinario en peligro de perderla con los peligros que se ofrecen en la navegacion? Ninguna nacion hay que menos estimacion haga del oficio de los capitanes y gente de mar que la Española, y asi con muy poca ocasion las mas de las armadas se han visto desbaratadas y derrotadas*, y otras sin sacarlas del Puerto no han hecho efecto como fué la que juntó Pedro Melendez en Santander despues de haberse gastado en ella mucha suma de dinero: y la de Diego Hurtado de Mendoza en el mismo puerto, que la una y la otra no fueron de servicio alguno (1). Solo se ha visto victoriosa la del

El marino aventura más su vida y la arriesga más veces que el soldado.

(1) Suplicamos se tenga muy presente este párrafo para cuando llegue la ocasion más oportuna de recordar las notables palabras del almirante Brochero. Conviene asimismo no olvidar que áun no regia una institucion,

Marques de Santa Cruz cuando rompió al frances en la Tercera: la causa fué por que la nacion francesa hace lo que la española quanto á estimar en poco la gente y capitanes de mar y por que todos los navios que llebaba el frances eran de particulares, y los dueños de ellos solo entendian á guardarlos del peligro y en viendo abordada su capitana se huyeron; y asi aquella victoria se atribuyo al valor de la infanteria española que era la mejor que tuvo V. M. y á la desorden de la armada francesa y no al de los marineros, no obstante que en aquel tiempo habia en España diez veces mas gente de mar y mejor, porque se hallaban en la provincia veinte naves gruesas y otras tantas en Vizcaya, y en las quatro villas Asturias y Galicia otro buen número, que agora no hay en todas estas partes un navio de cien toneladas, con que de todo punto se ha acabado la escuela de marineria que solia haber en estos reynos. Estando la armada á mi cargo en Lixbona envié á S. M., que en gloria sea, á Pedro Rodriguez de San Esteban que hiciese instancia para que se acresentasen los sueldos de los galeones y se señalasen ventajas á la gente de mar, pareciendo que con acrecentar los sueldos á los Capitanes serian ellos mas honrados y habria personas de mas pundonor que los acudiciasen y habiendo ventajas para la gente ordinaria con que gratificar al razonable, bueno y aventajado marinero cesaria el inconveniente tan pernicioso de ser la paga de la gente de mar igual.»

Recuerda la peticion que hizo sobre aumento de sueldos para las tripulaciones, y ventajas para la gente de mar, á lo que se le contestó que no se podia acceder por no acrecentar los gastos.

Continúa diciendo que á esto que proponia para remedio de una enfermedad tan peligrosa, se le contestó que no se le podia conceder por no acrecentar los gastos, por cuya razon indica ahora un sistema para que sin aumento de aquellos sea el rey mejor servido. Siguen varias consideraciones, siendo las más notables las que entrañan estas palabras:

á la cual se ha atribuido la causa de todo lo malo que sucede y ha sucedido en este país, como son las derrotas sufridas por nuestras escuadras, y otras muchas cosas que iremos viendo en sus lugares oportunos.

«*Escusáranse los hurtos que hace la gente de mar en el galeon, como son bastimentos, clavazon, jarcia, roldanas, poleas, perneria que llevan á vender á tierra por ser gente de la calidad que digo.*»

Y prosigue:

«No consentirán que los *maestres* se aprovechen de los bastimentos y pertrechos del galeon en tanto daño de la hacienda real, que por ser los capitanes que agora lo son gente de la calidad que los *maestres* se atreven y conciertan con algunos: el soldado de la compañia del capitan del galeon que no fuere marinero, será soldado y hará su oficio en la ocasion del peleàr y con el tiempo se hará marinero, y agora de 180 personas de mar que lleva un galeon mas de las dos tercias partes *no son marineros* ni soldados, *sino gente inutil mareada, que con codicia de las cinco pagas que se le dan, y la falta que hay de gente de mar, asientan por marineros: los que van á levantar son muchos que en su vida entraron en la mar.* Con el estilo que se presupone se escusarán las diferencias y revueltas que hay de ordinario entre los soldados y marineros, que no son de poca consideracion. Sin acrecentar nueva costa tendrá V. M. ventaxas para el razonablé, bueno y aventajado marinero, y será toda la gente honrada y no tan vil como la que hay agora, que fuera de la nacion (quizá quiera decir navegacion ó embarcacion) *como gente sin honra, por 1 real llevan cargas de una parte á otra, y acometen cosas y hurtos tan infames que muy de ordinario la gente de tierra les da de palos por esto;* y siendo el marinero y soldado los dos oficios de mas trabajo y *que mas conviene que sean honrados* por aventurar las vidas peleando, y en la navegacion, para salvar su navio, tienen necesidad de arriesgarla, que no *teniendo premio ni honra no lo hacen agora,* y para esto conviene que tengan valor; y *como no hay ventaxas, nunca el ruin marinero espera ser acrecentado, ni procura saber mas un dia que otro; y el bueno viendo que tiene el mismo sueldo que el que está marcado y no lo es, rehusa el trabajo y peligro quando conviene* que se ponga en el en que consiste la salvacion de un galeon, y con codicia de las ventaxas que el

Las tripulaciones de los galeones, ni son soldados ni marineros, sino gente inútil y mareada que levantan los aprestadores por la escasez que hay.

Verifican hurtos tan infames, que muy de ordinario les da de palos la gente de tierra.

Como no hay ventajas para el marinero ni nunca el ruin espera ser acrecentado, no procura saber un dia más que otro, y el bueno por aquella razon rehusa el trabajo y las ocasiones de peligro.

capitan diere, cada uno procurará á servir mejor y V. M. lo será con sus armadas.

Uno de los mayores inconvenientes que hay por que no es bien servido V. M. de generales y almirantes de esquadras y capitanes de mar es que á los que han tenido y tienen estos oficios no se les *ha hecho jamas ninguna merced y no se les lebantan los pensamientos; que si esperasen premios se esmerarian en servir mejor y conociendo esta verdad no hay hombre que tenga un poco de punto que se incline á ser marinero* (1), y asi no apetecen ser capitanes de mar sino gente muy ordinaria, como

---

(1) La razon de no inclinarse ningun hombre á la vida de mar podemos encontrarla, aparte de estas consideraciones del almirante Brochero, en la índole del pueblo español. Así hemos procurado probarlo en la síntesis de la historia de nuestra marina que va hecha en el principio de este libro, y en apoyo de nuestra aseveracion vienen las siguientes palabras escritas en 1579 por uno de nuestros más originales autores que por acaso pudo conocer lo que era la már, ya en travesías por su cuenta, ó ya en los últimos viajes que hizo con el emperador. Dice así:

«Muchas veces me paro á pensar, cuan aborrecido debia de estar el primero hombre que estando bien seguro en la tierra se cometió á los grandes peligros de la mar pues no hay navegacion tan segura en la cual entre la muerte y la vida haya mas de una tabla. A mi parecer sobra de cobdicia y falta de cordura inventaron el arte de navegar. . . . .
En esto se ve cuan *mas bestia es el hombre que todas las bestias* pues todos los animales huyen no mas de por huir la muerte y solo el hombre navega en muy gran perjuicio de la vida..... ¿Que no es contrario en la tierra que no lo sea mucho mas en la mar? Esnos contrario en la tierra la hambre, frio, sed, calor, fuego, fiebres, dolores, enemigos, tristezas, desdichas y enojos, las cuales cosas padecen doblados los que navegan por la mar, y mas y allende de esto navegan los tristes á merced del viento que no los trastorne y de la espantable agua no los ahogue. Ni miento ni me arrepiento de lo que digo y es que sino hubiese en los corazones de los hombres cobdicia no habria sobre las mares flota, porque esta es la que les altera los corazones, los saca de sus casas, les da vanas esperanzas, les pone nuevas fuerzas, los destierra de sus patrias, les hace torres de viento, los priva de su quietud, los agena de su juicio y los lleva vendidos á la mar y á ambos hace mil pedazos en las rocas.»

Mas no era extraño que así se expresara aquel ilustre señor, si habia sido víctima del mal trato recibido en una galera, como asegura en su libro, cuyos pasajes confirman lo que dice el almirante Brochero al rey. Despues de exponer el autor con suma gracia y propiedad el pan ordinario de bizco-

son maestres y contra-maestres, y siendo cosa tan importante, ser capitan de un galeon, que es fortaleza que se lleva donde se quiere, y que puede dar muchas victorias á su dueño en mar y tierra con desembarcar la gente donde es menester, convendrá tenga partes muy honradas para que no se presuma de él que hará cosa mal hecha, sino que mirará por la autoridad de V. M. y su honra.

Expone la inconveniencia de los dos capitanes del galeon y de la infantería.

El capitan del galeon ha de tener á su órden toda la infanteria que en él se embarcare, con que se evitará un abuso tan grande y donde hay tantos inconvenientes, como haber dos cavezas en un navio que por haberlas ha sido V. M. diversas veces mal servido en ocasion de pelear y cuando se han querido castigar los culpados el capitan de la infantería se descarga con el del galeon y el del galeon con el de la infante-

---

cho *tapizado* de *telarañas* que se comia abordo, el agua *turbia gruesa cenagosa* y caliente que se bebia tapándose para ello las narices, y los inmundos y asquerosos insectos que le molestaban, glosa los llamados *privilegios de galera* con tan triste colorido, que deja muy atrás lo expuesto por el almirante al rey, respectó á la baja condicion de las dotaciones. Leamos algunos de sus pasajes:

«Es privilegio de galera, dice, que si el pasaxero quiere comer alli un poco de carne ó vaca ó cabrito que sea fresco halo de comprar á los soldados que lo fueron á hurtar, etc...; si quiere beber un poco entre dia, refrescar el rostro enxuagar la boca ó lavar las manos, el agua que para ello ha menester hala de cohechar al comitre ó comprarla á algun remero.....: si alguno quisiere estarse de dia algun poco en la popa y dormir de noche en alguna ballestera halo de comprar, primero del capitan á poder de ruegos y alcanzarlo del comitre por buenos dineros.=Es *privilegio de galera* que todos los comitres, patrones, pilotos, marineros, conselleres, proeles, timoneros, espalderes, remeros y bogavantes pueden pedir, tomar, cohechar y aun hurtar á los pasaxeros pan, vino, carne, tocino, cecina, queso, fruta, camisas, zapatos, gorras, sayos, jubones, ceñidores y capas; y aun si el pasaxero es un poco bisoño y no trae al brazo atada la bolsa haga cuenta que la olvidó en Sevilla.= Es *privilegio de galera* que lo que alli una vez se pierde ó se olvida ó se empresta ó se hurta que jamás parezca, y si á poder de ruegos y no sin averse dado dineros, anda el comitre á lo buscar y aun en terminos de lo hallar, sea cierto el que lo perdió que los ladrones que lo hurtaron antes acabaran con sus desvergüenzas de lo echar en la mar, que nò con su conciencia de lo restituir.= Es *privilegio de galera* que los ordinarios vecinos y cofrades de ella sean testimonieros falsarios, fementidos,

ria (1), que con esta confusion no se han castigado delitos como este; y no hay duda que si qualquiera de las dos cavezas fuere ruin lo ha de ser toda la gente del galèon.»

Para apoyar su aserto, dice que en todo el tiempo que el rey ha sostenido la guerra contra la Gran Bre-

corsarios, ladrones, traidores, azotados, acuchilladores, salteadores, adulteros, homicidas y blasfemos, por manera que al que preguntare que cosa es galera le podremos responder que es una carcel de traviesos y un verdugo de pasaxeros.= Es *privilegio de galera* que allí tengan todos livertad de jugar á la primera de Alemaña, á las tablas de Borgoña, al alquerque ingles, al tocadillo viejo, al parar ginovisco, al flux Catalan, á la figurita gallega, al triunfo francés, á la calabriada morisca, á la ganapierde romana, al tresdos y as Boloñés, y todos estos juegos se disimula jugar con dados falsos y con naipes señalados. Y por que no pierda sus buenas costumbres la galera, no haya miedo el que armase el naipe ó incare el dado le mande el capitan que restituya el dinero; por que el dia que en la mar formaren conciencia y pusieren justicia, desde aquel dia no habra sobre las aguas galera.=Quando salen á tierra á hacer aguada ó á cortar leña, si acaso ven alguna ternera, tropiezan con alguna vaca, hallan algun carnero, topan algun cabrito, cogen algun puerco, asen algun ansaron, prenden alguna gallina ó alcanzan algun pollo, tan sin asco y escrupulo lo llevan y matan en la galera como si por sus dineros lo compraran en la plaza.=Quando los soldados, los remeros, barqueros y aun pasaxeros salen á tierra cabe algun buen lugar y rico, no hay monte que no talen, colmena que no descorchen, arboles que no desgajen, palomar que no caten, casa que no corran, huerto que no yermen, moza que no retocen, mujer que no sossaquen, mochacho que no hurten, esclavo que no traspongan, viña que no vendimien, tocino que no arrebaten y ropa que no alcen: por manera que en un año recio no hacen tanto daño el yelo y la piedra y la langosta, quanto los de galera hacen en solo medio dia.» (Fr. Antonio de Guevara, obispo de Mondoñedo, en su *Libro de los inventores del arte de marear y trabajos de la galera.)*

La verdad de las anteriores palabras se colige si se tiene en cuenta lo expuesto por el almirante al rey sobre la condicion de las tripulaciones, considerando al mismo tiempo que en un escrito oficial no podia descender á minuciosos detalles. ¡Júzguese ahora de la podredumbre de las dotaciones de las armadas!

(1) Este anómalo sistema que por completo truncaba la unidad donde con más exigencia era reclamada, remonta su orígen á los siglos últimos de la Edad Media, en los cuales llevaban dos cómitres las galeras de casi todas las potencias marítimas de Europa, si bien es cierto que el uno, encargado de la parte militar, era impropiamente llamado vale.

taña no ha perdido la reina de aquel país más que un galeon, que roto y maltrecho combatió contra toda la armada de D. Alonso Bazan.

«Quando ahora se embia á levantar marineros traen muchos que en su vida entraron en la mar y en saliendo á navegar se marean de manera que no son de provecho para marineros ni para pelear, siendo de tanta costa para la hacienda real, y para la gente de mar que V. M. tiene agora le sobran navios; y *una de las cosas por que se han visto y ven cada dia desgracias en esta armada es por querer navegar con nombre y número de marineros sin serlo;* y se deja ver que quenta dará un hombre que en toda su vida se puso á caballo si le pusieren en el mas perfecto que se puede hallar, *que lo propio es que V. M. fabrique mucha cantidad de galeones en toda perfeccion si no hay quien los sepa manejar, ni escuela donde se ha de aprender.* El marinero que vale algo se va al *trasigo* de las Indias: de Italia que se han traido por lo pasado algunos buenos, visto el mal tratamiento que se les ha hecho, no hay hombre que valga algo que quiera venir á la armada, y si de aquí adelante *no* se traxeren serán de la calidad que se levantan al presente en España, *que con codicia de las cinco pagas asientan plaza de marineros muchos que no lo son, y ha llegado la maldad de la gente de mar á tanto que se puede afirmar con verdad que quando se salió á navegar el último viage á las Terceras, hubo galeon que se halló por la proa sacadas las estopas* por las partes de dentro para dar á entender que el navio estaba abierto y hacia agua, y *otro navio se halló con un barreno* que todo esto hacian con designio de volver al puerto, que si fueran de la calidad que se pretende tanto los capitanes como la gente de mar, y si tuvieran honra no hicieran semejante maldad, y no poniendose el remedio que digo se pueden esperar otras mayores. Siendo la gente de mar de la calidad que he referido no solo no hacen guardia, sino antes se van á tierra en tomando por la mañana la racion, y no vuelven hasta otro dia que vienen á lo mismo, y el capitan que es curioso y pone guardia, en volviendo las espaldas se va á dormir el marinero que dexa en

Acontecen desastres á las armadas por navegar con hombres que no son marineros y nunca completas las dotaciones.

Sacaban los marineros las estopas de las costuras y áun daban barrenos para evitar las salidas á la mar.

Desertan en tomando la racion y no vuelven hasta la hora de repartirse al otro dia, repitiendo la misma huida de sus bordas.

ella, y así el invernadero no hay la que es menester, que es de gran inconveniente si de noche el enemigo intentase poner fuego á la armada, que le seria facil salir con su intento ó cargando un temporal se desamarrase un galeon que por no haber guardia se puede perder.»

No podríamos cerrar el escrito del bailío almirante sin trascribir un episodio que narra al rey, como conclusion y prueba de su proyecto:

«Y quando V. M. no tuviese necesidad de esta armada en el mar Océano, con 50 galeras y 30 galeones armados de esta manera, bastarian á romper la armada del turco; por que hallandome yo esclavo el año de 71 con Luchalí en compañía de Alí baxá general de la armada del turco desde la mañana hasta la tarde peleó una nao veneciana con toda la escuadra del turco y si no hiciera la navegacion inconsiderada que hizo en meterse en la canal de Corfú y tierra firme, que con la bonanza de mar y viento que hallaron en el canal las galeras la rindieron, que si se tuviera á la mar no la tomaran. En el año de 72 hallandome esclavo en la misma armada del turco que sacó Luchalí que llevaba 237 galeras, sin las galeotas ni fustas, peleó con la armada de los venecianos dos veces, y con llevar los venecianos no mas de 145 galeras y 18 naves no les pudo tomar un barco. Con que se dexa ver el efecto que harán 50 galeones con la traza que está dicha en compañía de 50 galeras contra la que sacare el turco aunque sea de 500, y no tendrá necesidad V. M. de entretener tantas galeras con tanta costa pues le será de menos y de mas efecto sustentar la armada de los 30 galeones que digo. He dicho en esto lo que he alcanzado en materias de armadas: si no fuere de propósito reciba V. M. mi buen celo, que es el que ha sido y será toda la vida en desear acertar en el servicio de V. M. (1).»

Refiere al rey en apoyo de sus palabras, dos pasajes de que fué testigo ocular.

(1) Encuéntrase este documento señalado con el número 6 en el legajo 11 de la coleccion inédita de Vargas. No tiene firma ni fecha, y aparece como una copia del original que se custodiaba en el archivo de la ciudad de San Sebastian.

¡A cuán tristes reflexiones se presta la lectura del anterior escrito, y cuán honda sensacion deberia producir en el ánimo del monarca, si se hubiese hallado en el caso de apreciar la trascendencia de la completa desorganizacion de su marina! Pero el tercer Felipe, modelo de virtudes en su vida privada, y de nulidad como rey, habia confiado ilimitadamente el gobierno de su vastísima corona al marqués de Denia, creado por el duque de Lerma; y este rey de hecho, nunca ahito de mercedes ni de los regalos con que los pretendientes ganaban su voluntad, sólo se ocupó de marina para admitir las pesquerías de Denia, y más tarde todas las almadrabas del reino de Valencia.

Tomada esta disposicion, ¿qué importaba lo demás? Los corsarios argelinos interceptaban la navegacion en el Mediterráneo, por donde el turco además derramaba sus galeras; los ingleses y rebeldes de Holanda mofábanse de la prohibicion del comercio con las Indias, amagando de contínuo á las flotas que traian de aquellos suelos la aparente cuanto falaz riqueza de la corona; y aunque se ordenaba el armamento de setenta y dos galeras, distribuidas entre España, Génova, Nápoles y Sicilia, para evitar lo primero, y un refuerzo de pataches, urcas y filipotes hasta el número de setenta, en auxilio de los galeones, para evitar lo segundo, no se conseguia ni lo uno ni lo otro, ya por hallarse muchos buques á cargo de los contratistas, ó por ser ilusorios los pagos (1), ya por el mal régimen, ya por falta de artillería y de artilleros, ya, en fin, y era el constante obstáculo, por no encontrarse tripulaciones y

(1) En siete mil ducados se estipulaba con los contratistas el mantenimiento de una galera, y poco ménos costaba por la embarullada administracion del rey.

verse los generales constreñidos á completar una con las de dos ó tres, quedando así las fuerzas amenguadas cuando habian de salir contra el enemigo. ¿Qué extraño que el príncipe Doria (1), general de este mar, experimentase contínuos reveses, ni que los subordinados de las escuadras (2) degenerasen en corsarios, como escribe Francisco Soranzo al Senado de Venecia en la relacion de su embajada?

No me haré eco de todas las aseveraciones de tal escrito, ni de las que aparecen en los análogos de Simon Contarini y Girolamo Soranzo, sucesores de aquél en la corte de Felipe, sin negar por ello la exactitud de sus narraciones; pero todos reconocen la necesidad que España tenía de mantener el poderío naval, á la vez que la imposibilidad de conservarlo, entre otras causas, por la falta de marineros; y el primer embajador citado añade las palabras que siguen:

«Non avrebbono anco abbondanza di galeotti perché i sudditi non vi vanno se non astretti, e dall'usar questa forza s'astengono il piu che possono, *non hanno loro l'uso del ruolo*, e pochi schiavi hanno modo di fare essendo da un pezzo in qua, ben guardata la costa di Barberia dove si solevano predare (3).»

Conviene, pues, no olvidar que el embajador de una potencia entónces esencialmente marítima, atribuia

(1) El Jóven.

(2) Subordinados de Doria el jóven, eran en esta sazon (año de 1602) Cárlos Doria, general de las diez y seis galeras de Génova; D. Pedro de Toledo, de las veinticuatro de Nápoles, y D. Pedro de Leiva, de las doce de Sicilia. Las veinte de España mandábalas el jóven marqués de Santa Cruz, nieto del famoso D. Álvaro de Bazán.

(3) *Relazione di Spagna* di Francesco Soranzo, cav. Ambasciatore á Filippo II e Filippo III dall'anno 1597 al 1602, pag. 116, Serie I, Spagna, vol. I. Edic. de Venecia, 1858.

una de las causas de no encontrar gente el rey católico para mantener su indispensable poderío marítimo á la falta del *ruolo*, que tenía la previsora república de Venecia, un tiempo señora del Mediterráneo.

Pues el *ruolo* ó *rol* de marineros, no es sino la *matrícula de mar*.

VI.

CONCESIONES APARENTES Á LA MARINERÍA.

Tal estado de cosas no podia ser duradero; ó la marina moria bajo el peso de su gran desorganizacion y completo abandono de su personal, ó los reyes despertaban de su letargo á los tristes lamentos de los pocos hombres que conociendo el ramo proponian el remedio.

Don Felipe II, siendo aún príncipe, promulgó unas ordenanzas adicionales sobre embargo de embarcaciones, bases para sus arqueos, y tipo para el pago de los armadores ó dueños á quienes se las embargaba la corona: en ellas tocó como de paso el sobresueldo que debian percibir los marineros, en justa compensacion al demérito que el efectivo habia sufrido por la mayor abundancia de numerario, y por otra parte concedia alguna ventaja á la gente de mar.

Hélas aquí:

EL PRÍNCIPE.

«Por quanto habemos sido ynformados que á caussa de lo que se an encarecido de algunos años á esta parte *(está en*

blanco) todas las otras cosas, así en estos rreynos como fuera dellos y con el sueldo y mantenimiento por los precios antiguos destos reynos se a dado á los dueños y maeses enbargados al sueldo de su Magestad, no se pueden mantener ni entretener los cascos ni aparejos de los navios, mala gente con que servir de que se les a echo mucha costa por que la an tomado á mas crecido á mayor piezas de lo que se le a dado que vendo por bejez (1), de manera que lo adelante los dos dichos dueños no reciban agravio aviendo mandado que sobre ello se biese y platicasse en el nuestro Consejo de guerra, es nuestra boluntad que en las naos y al otros navios, que se han tomado para servicio de su Magestad desde diez y ocho de Jullio deste presente año, y de los que de aquí adelante en qualesquier puertos destos rreynos, así de naturales dellos como extrangeros: se le hayan de pagar y pagen su sueldo á los precios y en la manera seguiente:

Auméntase la suma de 60 maravedis por tonelada de navío como precio de embargo, á los 110 que se pagaban.

Primeramente hordenamos y mandamos que por los passados se an dado ciento y diz maravedis por sueldo de cada tonelada de navio con sus xarcias, armas y otros aparejos, pero que de aquí adelante se le crezcan sesenta maravedis de manera que por todo sea ciento y setenta maravedis por mes por tonelada.

Aumento al marinero de 200 maravedis, á los 600 que percibian.

Iten mandamos que por los pasados se daban seiscientos maravedis de sueldo al mes de cada marinero que de aquí adelante se le den 200 maravedis de manera que por todo sean ochocientos maravedis al mes.

Aumento á los grumetes de 133 maravedis, á los 400 que cobraban al mes y 60 al paje.

Otrossí que sobre los quatrocientos maravedis que se daban asta agora de sueldo á çada gromete se le crezcan ciento y treinta y tres maravedis de manera que sean todos quinientos y treinta y tres maravedis.

Á cada page se daban asta agora doscientos maravedis mandamos que de aquí adelante se les den doscientos y sesenta maravedis al mes.

(1) No comprendemos el sentido de la frase: el documento, como todos los que aparecen en este libro, se halla copiado á la letra, á pesar de las variantes que se notan en la ortografía de unas mismas palabras.

Al maese capitan de la nao se daban asta agora dos mill y quinientos maravedis de bentaja al mes de mas de su pago de marinero por que entre en el número y de marineros, y mandamos que de aquí adelante se le den de la mesma manera sin que en ello aya nobedad. No se altera el sueldo del capitan ni el del piloto, ni el de los oficiales ordinarios.

Lo mesmo mandamos en los dos mill maravedis de la bentaja del Piloto de mas de su paga de marinero que entre en el número dellos.

Los cinco mill maravedis que se daban al mes por bentajas de los diez oficiales ordinarios de la nao de mas de sus pagas de marineros, se los han de dar de aquí adelante de la mesma manera sin que en ello aya nobedad, etc., etc.»

(Siguen varios otros párrafos relativos á arqueos, bases para verificarlo, fletes y otras medidas para el embargo de los navíos por la corona, y tiene la fecha el documento de 5 de Noviembre de 1553, expedido en Valladolid por mandato de S. M. y refrendado por Francisco de Leresma.)

Mientras tanto continuaba el sistema de levas, empleado con más ó ménos rigor segun la oposicion más ó ménos tenaz que los pueblos marítimos de la Península presentaban á los comisarios, encargados por el rey de los aprestos navales. En los puertos de Guipúzcoa, más aún que en los del Señorío de Vizcaya, mostrábase una resistencia á la entrega de la marinería que llegó á ser sistemática, si bien en un principio pudieron fundarla en la falta de cumplimiento á todo lo que ordenaba la corona, siempre que lo ordenado fuera favorable á los mareantes del reino.

Efectivamente, las ventajas concedidas por el príncipe D. Felipe en 1553, lo fueron sólo en el nombre, y si no cabe duda de que la concesion estuvo en la mente del rey, y tal vez en sus intenciones, ni llegaron á ser realizadas, ni siquiera se hizo justicia á los marineros vascongados en la ampliacion que las mencionadas or-

denanzas tuvieron en 1587, como hasta la evidencia se prueba en el documento que se trascribe de fecha 3 de Setiembre de 1592:

« Por la via de Segura hemos recibido hoi dia de la fecha de esta, una carta de nuestros Nuncios escrita de Búrgos á tres del presente, en que entre otros capítulos escriven lo siguiente:

« Los apuntamientos que el año ochenta y siete se dieron por esa Provincia á S. M. de los sueldos de gente y Navios y otras cosas tocantes á Navios de Armada, en cuya respuesta el Consejo de la Guerra hizo ciertas declaraciones de que V. S.ª se agravia, son tantos y tan largos que si se dan en la forma que nos los entregaron no se acabarán de ver en otros cinco ó seis años, y al cabo enrredando, enrredando, tantas cosas juntas saldrán los decretos confusos y muy tarde, de suerte que el no pedir quatro ó cinco cosas que son de mucha importancia aparte y con brevedad, podria causar gran daño á los dueños de las naos y gente de mar.

Lo que requiere brevedad y cosas de mucha importancia á nuestro parecer son estas y lo mismo parece á Luis de Prazaola á quien confirmé la instruccion que comunicamos.

En vez de acrecentar el sueldo al marinero se le baja.

Lo primero que dando S. M. por permision particular de quatro ó cinco años á esta parte quatro ducados de sueldo cada mes al Marinero, y estando pedido por V. S.ª que sean cinco, está decretado por el Consejo que adelante no sea mas de tres el sueldo, que es cosa de gran lastima que en lugar de subir se baje.

Lo segunde que el arqueamiento de naos se haga por una nueba medida que ha inventado Cristobal de Barros, muy perjudicial á los dueños de las Naos.»

Sigue hablando sobre fletes, arqueos, embargos forzosos, provision de vituallas, aguada y pertrechos, y á seguida se lee: « lo que se acordó y resolvió en Consejo de Guerra sobre lo que se deberia hacer acerca de los capítulos que dieron los dueños y maestres de las naos de la Provincia de Guipúzcoa y Señorío de Vizcaya. . . . . »
y es lo siguiente:

«Que en lo que toca al tenor de las Ordenanzas (1) se guarden particularmente sin ignorarlas en ninguna cosa y se ordene de nuevo, que el Ministro que embargare Navios para el Armada, abise al Consejo el estado de ellos, y de la manera que los hallaren aparejados, cargados ó bacios, puestos para navegar, ó no, y con que gente, para que conforme á ello se ordene y declare el sueldo que han de ganar, y desde quando. Sobre el arqueamiento de naos.

Que se dará orden para que en ninguna parte se embarguen los dichos Navios fingidamente, ni sin causa bastante, y precediendo mandato de S. M. como lo piden y se les hará justicia cuando constare que se ha hecho lo contrario.

Que se haga ordenanza general para estos Reynos de la manera que se han de arquear las naos de aquí adelante y que sea con el codo y cuenta con que Cristobal de Barros arquea y no con otro, y se de noticia á la contratacion de Sevilla, para que en ella se guarde la misma orden en las naves que por cuenta de S. M. tomasen á su sueldo.

Que no puedan llevar menos de veinte personas por cada cien toneladas, como disponen las ordenanzas, y se acostumbra, y que si llevaren las naves mas marineros de los ordinarios se les pague todos sin terciarlos, que el sueldo del casco de las naves sea y se entienda de aquí adelante á razon de seis reales por tonelada en consideracion de haber crecido el coste de todas las cosas. . . . . Veinte personas de tripulacion por cada cien toneladas, y el sueldo del casco á razon de 6 rs. por cada una.

. . . .

Que el sueldo de los maestres sean los tres ducados que ahora se les dan por permision particular. . . . .

En lo de las pagas adelantadas que pretenden que remita á las personas á cuyo cargo fuese despachar las naos, y conforme al tiempo que hubieren de servir se verá de dar las que pareciesen y en lo de la paga muerta que piden, no ha lugar. Niega algunas peticiones.

En lo que toca á la leva de la gente de mar para las dichas naves, que se guarde la orden que hasta aquí se ha tenido que es, que los dueños de ellas la acuerden y levanten, segun y Que los dueños de las naves embargadas levanten por si la gente como hasta ahora se ha hecho, con auxilio de S. M. si lo necesitasen.

---

(1) Alúdese á las de 1553, restablecidas en 1587.

como mas bien vista les fuese y que para ello se les dé de parte de S. M. el ayuda y favor que hubieren menester.

En la pretension que tienen de que demas de las diez ventajas ordinarias de los oficiales se les den otras ocho mas por cada navio, que el Capitan General de la Armada dará la orden que en esto se habia de tener y se le embiara el capítulo que trata de esto.

En lo que suplican que no se permita que se saquen de la dicha Provincia y Vizcaya mas marineros de los que bastaren para navegar sus naves en la Armada á respecto de veinte por cada cien toneladas, y que estos no se muden á las de extrangeros (1) fuera de los de su lengua, en lo primero se procurará la satisfaccion que hubiere lugar segun los tiempos y la ocasion, y en la segunda se ordenará al Capitan General de la dicha Armada que así lo haga y se le embiará así mismo copia de este capítulo; que los marineros que se murieren sirviendo se les hagan buenas las pagas que recibieron con la demas gente aun que no las hayan servido y á los que se sirven y quedaren con ellas se les haga buena á cuenta de las dichas pagas anticipadas, tan solamente el tiempo que sirvieron, y demas de cobrarlo de ellos ó de sus fiadores se les dará el castigo que merecen segun la falta que hubieren hecho en servicio de S. M.» (Documento núm. 2, su fecha 3 de Setiembre de 1592, Coleccion de Vargas, leg. núm. 11: existe el original en el archivo de la C. de San Sebastian, cajon y legajo de *Armadas.*)

Concede la peticion de que no sea trasbordada la marineria de Guipúzcoa.

Falta, y falta grave del poder, fué sin duda alguna la relajacion que sufrió el mandato de la corona; pero no recaeria en el rey toda la culpa, si hubiese desplegado en esta ocasion una política hábil con los pueblos marítimos de Vizcaya. Necesitaba á los mareantes del Señorío, y conociendo Felipe que aquellos, ántes que españoles, tenian que ser vascongados y tenaces siem-

---

(1) Entiéndase que se alude á los castellanos, ó sea á todo el que no entendia el vascuence.

pre para resistir á todo lo que tendiera á menoscabar sus fueros, se apresuró á concederles el privilegio de no servir en buque alguno que no fuese construido en los puertos de sus provincias, recomendando al mismo tiempo á los aprestadores de las armadas que verificasen las levas con la lenidad posible, y prefiriesen en toda ocasion los voluntarios á los forzados, sin obligar nunca al ingreso en su real servicio á los que residieran en poblaciones del interior.

«Junta Procuradores Cavalleros hombres hijos-Dalgo de L. M. N. y M. L. Provincia de Guipuzcoa. Vistas Cartas de veinte y quatro de Noviembre pasado reciví yo ya Francisco de Aguia y Luis Crucat lo que de buena parte me refirieron, y aviendose visto el memorial de Cavos que leyeron de la vuestra he provehido y ordenado en ello lo que ellos dirán, que es lo que de presente ha parecido combenir, y escribo á García de Arce; avisandole de todo ello para que así lo dé á entender á esa provincia, y encargandole procure que conduzca en ella la gente mareante con suavidad; y con su voluntad, y por la órden que diere esa provincia para que con tanta mas venga á servirme en la Armada sin usar de rigor y ótras extorsiones y vexaciones que la que con vosotros procureis esto, y la que teneis á que la gentè lo haga en esta ocasion, os agradezco mucho que si segun lo acostumbrais, y confio de vuestra lealtad y fidelidad á mi servicio la cual tengo bien conocida y así la que con la gente de esta provincia acuda á él, y pues lo de agora es tan importante y combeniente os encargo deis órden como se conduzca en esa Provincia la que es menester conforme á lo que García de Arce os dijere ser necesario que convenga á servirme en dicha Armada, sin que en esto haya falta, que con la que dareis para ello como quien desea tanto mi servicio, etc. . . . . . . Fecho en Lisboa á diez y seis de Enero de mil quinientos ochenta y tres años.—Yo el Rey.—Por mandado de S. M., Juan Delgado.»

Carta de Felipe II á la provincia.

Peticion de gente de mar á la provincia de Guipúzcoa.

Dice el rey que ha encargado á su capitan general en la provincia, se conduzca la gente mareante con suavidad y con voluntad de ellos.

Tales concesiones no fueron espontáneas; derivá-

banse de una instancia que la Provincia de Guipúzcoa habia elevado al rey, cuyas cláusulas primeras dicen literalmente así (1):

Cláusulas de instancia de la Junta de Guipúzcoa al rey para que no se saque gente de la provincia para las Reales Armadas, por haber pocos marineros.

«1.ª Que por estar la Provincia faltosa de gente, asi por la que murió en la armada de Santander, como por la que está en la de Magallanes, y la que murió en esta última de la Tercera, en que fueron mas de seiscientos marineros, de manera que hay muy pocos, y sin ellos no se puede sustentar aquella tierra respecto del trato, y tambien es necesaria para la defensa de los circunvecinos si sucediese alguna alteracion, *sea V. M. servido de mandar que no se saque gente de ella.*

Si á pesar de las razones expuestas se sacasen, pide la Junta que se les aumente el sueldo.

2.ª Que siendo asi que convenga al servicio de V. M. que bayan sea servido de les mandar acrecentar sueldo conforme á lo que en sus *viages ordinarios ganan*, y dar ventajas á los que la merecieren á orden de los Maestres de Naos, con acuerdo del Ministro que en nombre de V. M. estuviese, considerando que en sus viages ganan en siete meses quita costa el que menos que es un page veinte ducados, y los Marineros á ochenta, ciento, ciento y cincuenta y doscientos ducados, y que con el sueldo ordinario que V. M. les da, no pueden sustentar sus casas y familias por ser por la maior parte casados, y pues es gente que asi en el oficio de Marineros como cuando es menester tomar las Armas no tienen necesidad de esquela, sino que procuran ser los primeros á las manos de manera que hacen dos oficios, sea V. M. servido de proveerlo asi.

Que se les pague por anticipado el sueldo del tiempo que haya de durar la armada.

3.ª Que antes de sacar la gente de la Provincia V. M. sea ofrecido de les mandar pagar el sueldo de lo que entendiese ha de durar la Armada para que tengan con que sustentar su familia y se armen y vistan como al servicio de V. M. cumple, y que desde el dia que se alistaren les corra el sueldo que les prohiven el buscar su sustento en sus viages.

Que sean reclutados con suavidad y tratándose á la gente con amor.

4.ª V. M. sea servido mandar que la gente se haga por los Maestres de Naos, tratandola con amor, que de esta manera

(1) Se ha procurado conservar la ortografía, si bien ha sido preciso enmendar algunas palabras como exigia el sentido de la oracion.

es gente mas facil de atraer que por rigor, y usando de este es amedrentar los ánimos para no querer ser marineros, y compelerles á buscar otro modo de vivir y dejar aquella Provincia lo que seria de incombeniente grande al servicio de V. M. y sustento y defensa de aquella Provincia, y de estar fundadas al beneficio del trato de la Mar y faltando este se ha de aficionar como se echa de ber á causa de estas Armadas y viose este bien en conducir de la gente de la Armada pasada que haviendo comunicado por rigor los ministros de V. M. se alteró por los mismos, viendo el mal camino que llevaban acudieron á Guipuzcoa y en ello dió parecer se cometiese á los Maestres de Naos y siguiendo aquel se sacó la gente que á V. M. es notorio, y si se continuara por el rigor que los Ministros de V. M. comenzaron, subsista dificultad en sacar la gente y si agora no se hace lo mismo guardando la órden que entonces dió Guipuzcoa será dificultoso hacerlo lo que del servicio de V. M. cumple.» (1).

Que se siga la órden que en este punto tiene dada la Junta de provincia.

Sigue en la quinta pidiendo al rey buenas vituallas para evitar la mórtandad que los malos bastimentos ocasionaban de contínuo en las reales expediciones. Reclama en la sexta que se dé licencia á los marineros para ir á sus casas á la rendicion del viaje, y que por entero les corra el sueldo desde que fueren despedidos del servicio hasta el dia en que cada uno regrese á su respectivo hogar. La sétima se reduce á suplicar al monarca que sea de su propia cuenta y no de la de las tripulaciones la municion y pólvora, por ser sumamente escaso el sueldo que el marinero percibia. Las otras tres cláusulas se refieren á las seguridades en el pago y alteraciones en embargos y fletes, garantías que se reclamaban para la gente de mar que muriese ó enfermase á bordo, todo á fin «de que se animen los marineros al servicio del rey.»

(1) Doc. 13, Leg. 4, año 1583. Colec. de Vargas.

Mas si las concesiones fueron justas, los términos en que se hacian eran poco oportunos y ocasionados á nuevas quejas y á contínuos trastornos. El rigor, consecuencia lógica del ominoso sistema de levas, lo hacia imprescindible la provincia de Guipúzcoa por su costumbre de eludir los contingentes para el servicio de la corona, su pertinacia en ocultar el verdadero número de marineros y sus tendencias características hácia el exclusivismo. No parecia sino que conociendo su idoneidad para la navegacion é industrias marítimas, pretendia hacerla valer y obligar á la corona á reconocerla, á proclamarla, á rendir una especie de tributo á los que de ella presumian, y á pagar sus servicios con preferencia á los de los otros naturales del reino.

Y los reyes la reconocian, la pagaban, y tácitamente en un principio, y abiertamente despues, hacian á los vascongados superiores á todos sus vasallos, mimándolos, contemplándolos por cuantos medios les era posible, demostrándoles, en fin, que sin sus auxilios y sin sus brazos permanecerian al ancla las flotas reales y en inaccion vergonzosa, mientras que á los demás marineros de la Península se les vejaba, se les conducia con el palo á los bordos de los buques que debian dotar, se les rehusaban las mensualidades que debian percibir, se les trasbordada sin consideracion de ninguna clase á galeones de otras provincias, se les escatimaba el sueldo que como adelanto del servicio debian cobrar, se relegaba al olvido á sus familias menesterosas, se les negaba con dureza las prescripciones más terminantes consignadas en las Ordenanzas del rey, se les cohibia, por último, hasta el derecho de reclamacion contra tantos abusos.

«Que se dé á cada marinero tres ducados de sueldo y al grumete diez y ocho reales, etc.; que se les den cuatro pagas

adelantadas y tres ducados mas á cada uno al salir á navegar, de que S. M. les hace merced para que de mejor voluntad vengan á servir y que no se les descuenten de su sueldo los tres ducados.»

Tales fueron entre otras las instrucciones que recibió García de Arce en 1583 para levantar marinería en la provincia de Guipúzcoa. No deploramos estas medidas, ni nos quejamos de esta justa recompensa, que no es otra cosa sino el pago razonable de un penosísimo servicio; pero duélenos ver completamente rota la equidad, lastimada la justicia, imperando el abuso y presidiendo el mal tino y la falta de tacto. ¡Completas concesiones á los que siempre mostraban resistencia pasiva, y negativas absolutas á los que manifestaban en todo caso pasiva obediencia! ¡Otorgamientos, ó por lo ménos respeto en la forma á lo establecido, para quienes quejándose contínuamente y á veces de modo altanero, eludian por cuantos medios les era posible la prestacion de un servicio necesario, y faltas repetidas por parte de la corona á los que prestaban el servicio sin pronunciar una sola queja!

No se nos oculta que esta es por desdicha la índole del corazon humano; pero los poderes, para serlo, deben comenzar á respetarse á sí propios, teniendo en mucho el cumplimiento de aquello mismo que hayan querido establecer, y estudiando séria y detenidamente la trascendencia de todas sus medidas.

Lo impolítico, lo poco oportuno, lo desacertado de este modo de obrar no podia echarse de ver en el momento, porque la trascendencia de todo lo malo es tanto mayor, cuanto más el tiempo pasa; pero no habia de trascurrir mucho para que el gobierno comenzara á sentir los primeros efectos de su torpe proceder.

Los hombres de mar de la provincia de Guipúzcoa,

engreidos por dias con las concesiones otorgadas, mas no satisfechos del cumplimiento porque en muchas ocasiones era ilusorio, repetian nuevas quejas y multiplicaban las súplicas en tono más destemplado, no ya para que se variase la forma de las levas, sino á fin de que no tuviesen lugar en varios de sus pueblos, apoyando sus exigentes pretensiones en fundamentos más ó ménos capciosos; y falto el soberano de energía ó su gobierno de prevision, llegó una vez á concederles «*que no se obligase á ningun hombre al servicio de S. M., sino que todos fueran voluntarios;*» concretándose la órden exclusivamente á la mencionada provincia (1). ¡Y quién habia de serlo! ¡Quién habia de alistarse en las armadas del rey de una manera espontánea!

Pero donde más de relieve se ve la torpeza ó debilidad de aquellos gobernantes, es en las comunicaciones que remitian á los ministros encargados de las levas, en que al mismo tiempo que les hacian cargos por su poco tino en levantar gente para las armadas, reprendíanles por no haberse valido de *medios rigorosos*, ya que el método de lenidad era completamente inútil.

¡Qué extraño que la Marina se hallara así gobernada, si todo en el Estado corria parejas caminando á su desquiciamiento! ¡No se habia engañado Felipe II al decir que su hijo era incapaz para el cargo á que le desti-

(1) A los dichos García de Arce y corregidor les he ordenado que no apremien á ninguna persona que vaya á servir en esa armada sin su voluntad, que así lo haran, etc. Dareis órden de que se haga y conduzca la que se pudiere y sea útil, correspondiendo vos en todo para que mejor se haga mi servicio, etc., etc. Son palabras de Felipe II á la junta, procuradores, etc., de la provincia de Guipúzcoa, en su cédula de 16 de Junio de 1587. Y aunque en el principio especifica que no se fuerce á la gente de tierra adentro á servir en sus armadas, como por efecto de las circunstancias tuvo que ordenar, revocándolo ahora, hace despues extensiva la medida á todos, como se desprende de las palabras que hemos insertado.

naba la Providencia. Hé aquí un bosquejo del estado de la monarquía:

«La Marina Real, como todos los otros ramos de de»fensa del Estado, no puede sostenerse sin los auxilios »del Gobierno; y además exige para su reemplazo, que »la mercante se halle en estado de suministrarle la tri»pulacion que la anima. Pero como habia desaparecido »la navegacion nacional, apenas se hallaban en los »puertos de la Península otros buqués que los extran»jeros; y estos en vez de prestar gente para el servicio »de la Armada, eran otras tantas esponjas que venian »á chupar la sustancia del país. Por otra parte, exhausto »el Erario no podia sufragar los gastos de armamentos, »ni reparar con una nueva construccion la pérdida de »los antiguos buques inhábiles y consumidos. Deslum»brado el Gobierno con la brillantez de las glorias pa»sadas, no supo convencerse de que todo declinaba de »su prosperidad en la Monarquía, y tuvo la sandez de »atribuir la general degradacion á la particular y frí»vola causa de algunos naufragios y otras naves apre»sadas por los holandeses á su regreso de América. »Quiso llenar el vacío de aquellas pérdidas aumen»tando los derechos sobre las pocas manufacturas que »quedaban en el país. Los operarios no pudieron so»portarlos y dejaron de elaborarse las sedas de Valen»cia y las lanas de Estremadura y Castilla. Entonces »el Fisco se echó sobre los cultivadores, exigiendo »unas contribuciones tan viciosas, como excesivas por »su número y naturaleza. No contento con las genera»les, les sobrecargó con las que llaman urgencias ex»traordinarias, que es una maña de sacar dinero de »los particulares sin provecho del Estado, y arruinando »á los contribuyentes para enriquecer al proyectista »que las propone y exige. Oprimidos los propietarios

»con tan absurdo sistema, abandonaron el cultivo y »dejaron yermas sus tierras; y esta fértil Península que »alimentaba por sí sola veinte millones de habitantes »antes del descubrimiento del Nuevo Mundo, y habia »sido mas antiguamente el granero de Roma y de toda »Italia, se vió muy pronto cubierta de abrojos y se »trasformó en un dilatado erial. Así era como iba des»poblándose mas y mas la España, perdida ya su agri»cultura é industria, y aniquilado su Comercio y na»vegacion (1).»

El temor á las invasiones internaba á los habitantes de las costas; la codicia los guiaba hácia las Américas para arrancar de aquellos suelos más oro del que ya habia labrado nuestro miserable infortunio; la navegacion nacional no existia; el Erario hallábase exhausto... ¿Dónde, pues, encontrar recursos para los armamentos? ¿dónde la gente para dotar los buques? ¿en qué escuela se formaban las tripulaciones? ¿en cuál aprendian los capitanes (2)? Y mientras tanto, naciones en otro tiempo débiles y en éste poderosas, no satisfechas con haber desplegado sus alas á impulsos de nuestra anterior prepotencia, se confabulaban para traba-

---

(1) Ferret. *Decadencia de la Marina.* En el número de poblacion, y en lo del granero de Italia, paréceme que el autor yerra.

(2) Véase lo que Girolamo Soranzo, tercer embajador de Venecia durante el reinado de Felipe III, escribia al Senado de su república en 1608 á 1611:

«Per condurre e comandare questa forze sono necessarri capitani sperimentati e di nome, e di reputazione; e di questi ne ha il catolico non solo penuria, ma mancamento grande»

Aunque los embajadores anteriores, Francisco Soranzo y Simon Contarini dicen cosa análoga, podria demostrarse que en esto cometen inexactitud. Si los que ellos vieron al frente de las fuerzas navales no eran aptos, debieron atribuirlo, para estar en lo cierto, á que estos cargos proveíanse atendiendo al favor, nombre ó linaje de la persona, y no á la idoneidad, si bien es preciso convenir que faltando escuela de ellos no los podria haber en el reinado siguiente, cuando la muerte arrebatase á los que todavía quedaban.

jar más y más á esta desdichada nacion, ó abiertamente atacaban nuestras colonias para arrebatarnos hasta el derecho de conquista. Las fuerzas navales eran imprescindibles, pero ya hemos visto los recursos con que se contaba; y por otra parte, acreciéndose el rigor en las levas á compás de la escasez de marineros, y siendo sustituidos en los buques con presidiarios y criminales, hacíase por dias más odioso el ingreso en los bajeles de la Corona. Los desertores aumentaban, acrecia el número de forzados, multiplicábanse los delitos, cada vez eran más duros los castigos, se exacerbaban los ánimos, y el servicio, siempre penoso, habia llegado á ser insufrible de todo punto.

Detallábase ya el horroroso cuadro que al rey pinta su almirante D. Diego Brochero: las cosas iban de mal en peor; los pocos hombres que entendiendo de asuntos marítimos se interesaban por el bien de este importante brazo del Estado, proponian las mejoras conducentes para reformar la Marina, exponiendo los males que de su abandono habian de resultar al país, y los puntos falsos en que se apoyaba el sistema seguido hasta entónces.

Domingo de Echeverri decia de oficio en 18 de Julio de 1606: « Para conservar y ganar lo solo en que con- »siste el todo es en ser dueño de la mar, y si esto enseña »la experiencia de otros Imperios, el de España, por »su desmembracion, pide mas puentes en la mar que »nunca ha habido menester otro alguno. Si se mira al »estado que tienen en España los instrumentos nece- »sarios para esta potencia, se hallará muy acabada en »número y suficiencia la principal parte que es la de »la marinería, sin la cual no sirve todo lo demas aun- »que sea muy sobrado y muy bueno, etc.» Expone en seguida las causas de la decadencia, y entre muchas

hace consistir una en haber acudido á Holanda los marineros vizcainos para optar al premio que aquellos Estados daban á los arponeros de las ballenas. Propone más adelante que se estimule á los hombres de mar « por medio de premios y comodidad suya... porque los » marineros suficientes á una mano ó son casados con » hijos ó son solteros con cuidado y obligaciones de » sustentar padres viejos y gente que en su estado vi» ven con limpieza, reputacion y órden; y así, los de » esta qualidad por faltarles en sus pagas la comodidad » de que han necesitado, y por sobrar las otras desco» modidades, y aun malos tratamientos, huyen de la » armada. Si hubiesen de ser forzados estos hombres, » ya se conoce lo que obra lo forzado, y lo que con» viene es salirles al camino con buenos medios pro» porcionados á su propia necesidad, que es lo que dis» pone las cosas á fácil manejo...» Sigue proponiendo que se cree una milicia de marineros en varios distritos marítimos con sueldo constante para tenerlos como una *reserva*, y que parte de este sueldo se destine á sus mujeres é hijos cuando habiendo salido en los bajeles no hubieran vuelto á invernar. Con esto supone que se irian obteniendo marineros idóneos, y que serian codiciadas las plazas de los que faltasen: observa que el gobierno del rey no se debe parar en gastos, y más cuando el gasto es reproductivo, porque « *la buena marinería en sus mismas operaciones trae el descuento del interés en la mayor seguridad de las naos que navegan, y en el valor y suficencia con que las gobiernan en los peligros.*»

Este último axioma que escribia Echeverri haciéndose eco de todos los inteligentes en el ramo, no habia nunca de ser comprendido en España, como á su vez tampoco lo fueron varias medidas que los concejos de

los pueblos del litoral venian proponiendo á la corona desde épocas muy anteriores; pero la fuerza irresistible de los acontecimientos obligó, aunque tarde, á estudiar el asunto con alguna detencion, teniéndose á la vista las necesidades expresadas por los pueblos marítimos para conciliarlas en lo posible con las exigencias del servicio de la corona.

Era á la sazon capitan general del mar Océano y de la costa de Andalucía el prócer del reino duque de Medina Sidonia; y como á su autoridad se dirigiese el monarca en 8 de Junio de 1606, ordenándole que propusiera medios para el acrecentamiento de la marinería, contestó el duque del siguiente modo:

«Señor.=Haviendo recivido la carta de V. M. de 8, de que avisé á V. M. y que con brevedad satisfaria á lo que en ella V. M. me manda que con mucha atencion lo considere por lo mucho que importa el dar remedio á la falta de Marineros que hay en estos Reynos, como para mejorar las otras cosas de la Mar que tienen el mal estado que se vee, lo hago por medio de esta; y me ordena V. M. que acerca de lo uno y lo otro dé mi parecer, para que habiendose visto y entendido le disponga lo que mas convenga; y así habiendo V. M. servídose de mandar escribir en 6 de Febrero desde Valencia del año pasado 1604 en esta misma conformidad y remitídose unos papeles que algunas personas inteligentes movidas del celo que tienen al Real servicio de V. M. dieron para que habiendolos visto informare á V. M. en cada punto dellos, como lo hice por mano del Secretario Estevan de Ybarra, de que no tube aviso del recibo, y así he sospechado que no se vieron en la Junta de Fabricas y de Armadas; me ha parecido tornarlos á embiar á V. M. habiendolos buelto á reber por entender que si se efectua se encamina lo que V. M. aora desea y manda. . . . .»

Dícele que es preciso tratar bien á la gente y pagarla

con puntualidad, pero que áun así seria la medida insignificante si no se fomenta la marina del Comercio, y continúa:

«Demas de lo que en estas relaciones que embio á V. M. y copias de mis mesmas cartas que escribi á V. M. con ellas se me ofrece que como se ha puesto en estos Reinos y establecido la Milicia de la gente de Guerra, así V. M. fuese servido de que se introdugiese y hiziese de Mareantes y con las mismas gracias que se concedieron á los Milicianos (1) y que como se señalavan de 10 vecinos uno en cada lugar de los del Reino, en lo que es los marineros, de seis vecinos se nombrase uno por ser tantos menos y todos los mas que quisiesen entrar en esta Milicia de Mareantes, que no tan solamente se habia de establecer en estos Reynos de Castilla en lo que es sus Marinas, sino en las de Portugal, Galicia, Asturias, quatro Villas, Vizcaya, y la Provincia, y en Valencia, Cataluña, y Islas de los Azores, y Canaria y las de Mallorca, Cerdeña y aun en los Reinos de Napoles y Sicilia, pues en todas estas partes se puede esto acrecentar y hacer y V. M. valerse dellos según las ocasiones y servicios que con naturales propios de V. M. estara bien que se haga y no con extrangeros y que en ningun lugar de Marina y de Rios que se naveguen se dejasen destablecer..

Que se haga una milicia de mareantes, como se hizo de la gente de guerra, con las mismas gracias que se concedieron á los individuos de esta última.

Para esta Milicia. Parecido á V. M. que estara bien que se forme, se ha de nombrar en cada uno de los lugares, un Capitan donde hubiere numero de hasta 100 Marineros, y habiendo mas, mas Capitanes hasta este numero que se alisten y donde no que tengan su Cabo que los conozca, favorezca y ampare, dandoseles á estos Capitanes ó cabos las mismas exenciones y gracias que á los que lo son de la milicia, y así por este medio habiendo quien lo aliente á los principios y lo disponga, y encamine será buen numero de gente de Mar la que se tenga, y esta ha de ser la que sirva no habiendo otra que por sueldo se asiente en las Armadas y Escuadras de V. M.

Propone el régimen para la milicia de mareantes.

---

(1) No se olvide este punto cuando se hable más adelante de privilegios.

y han de ser muy bien pagados y tratados, y con particulares ordenes á los generales que así lo hagan sin que los Soldados los maltraten como lo acostumbran (1).

Que los soldados no maltraten á la marineria como acostumbran.

No es de menos consideracion para el haver marineros juntarlos, y abrigarlos y conocerlos, y recogerlos el haver Capitanes de Mar en las Armadas de V. M. de alto bordo, y en las del Averia, porque demas de que son como Alcaydes para los Navios así cuidan dellos, y estan en las carenas, adovios, y aparejos, y son los que se han de encargar desto y no los de Infanteria poniendose personas tales inteligentes y nobles como los hay en la Provincia y Vizcaya. Destos tales ha de hacer V. M. tambien cria para Generales de Flotas y aun de Armadas, y Almirantes, y que tengan este acrecentamiento mediante los servicios y partes que se les conociere; y acuerdome que quando el Adelantado Pedro Melendez fué á la Florida trajo por capitanes de sus Galeones á D. Pedro de Valdes que aora sirve á V. M. por Governador de la Habana y Sancho Pardo Osorio y á Diego Flores de Valdes y Diego de la Rivera y Antonio Navarro y Juan Gutierrez de Garibay y Juan Gomez de Medina que todos estos fueron despues Generales de Flotas y Esquadras, y de Galeones del Averia con títulos de V. M. así que este mismo exemplar pongo á V. M. para que sirva de que aya Capitanes de Mar, y tales en nacimiento y alguna noticia que se pueda esperar el haverse de servir V. M. de ellos en lo que se pueda ofrecer en estos cargos que es una de las mayores faltas que io hallo tiene V. M. que es de personas que sean de servicio para la mar, que meterlas nuevas nunca estara bien sin haver pasado con alguna noticia y servicio para que se puedan hacer á V. M. por medio de ellos.

Que se hagan buenos generales de mar, que V. M. no los tiene.

Y como tambien toca á lo de la mar lo de las Galeras se está en la misma falta de personas como V. M. save, y quanto conviene el tenerlas y hazerlas para los servicios que en las galeras se han de hazer y para sacar Galeones de Esquadras por este medio, como lo fué el tener V. M. quatralvos como yo los

Respecto á las galeras se está en la misma falta de personas, como V. M. sabe.

(1) Téngase tambien presente esta consuetudinaria vejacion que sufrian los marineros.

conocí personas muy calificadas y con haciendas que ponian buena parte della en andar lucidos, y con mui honrados camaradas; destos quatralvos salieron por Generales el Adelantado de Castilla, y Gil de Aranda como V. M. lo habra entendido, y así tengo por muy conveniente que esto se buelba á entablar, y lo mande V. M. pues teniendo V. M. la Monarquía que muchos años goce, y estando tan dividida y separada solo con las fuerzas de la mar se ha de conservar, sustentar y acrecentar, así que sobre lo que antes tenia escrito á V. M. en estas materias, aora se ofreze respondiendo á lo que V. M. me manda lo que en esta digo, y si la egecucion de lo que V. M. resolviere no se pone á cuidado de personas de la misma perfeccion y que entienden lo de la Mar por lo menos hasta entablarlo y disponerlo, por que ninguna cosa nueba dejó de tener dificultad y esta se ha vencer por buenos medios, y encaminandolos sin violencia. Y en las personas para quatralvos de Galeras y Capitanes de mar de Galeones de V. M., tambien convendra que se propusiesen á V. M. por que tubiesen tambien noticia de las cosas de Mar y las conociesen; y así V. M. mandará en todo lo que más convendrá á su Real servicio, quel prohivir que Navios extrangeros no naveguen á ninguna parte de los Reynos de V. M. con hacienda de naturales de ellos, ni se compren, ni menos se embarquen marineros ni artilleros V. M. lo tiene prohivido y mandado diferentes veces, particularmente en esta carrera de las Indias, mas no se cumple, y así está ella en el mal estado que se vé y por salir tarde las Armadas y flotas las perdidas que se han tenido y seran mui mayores si V. M. no manda dar en ello diferente forma de la que tiene. San Lucar 26 de Junio de 1606.=Señor, etc., etc. El Duque de Medina Sidonia.»

Siendo tan dilatados los dominios de la monarquía, sólo pueden conservarse con fuerzas de mar.

Que se procure sean hombres de mar los quatralvos de galeras y capitanes de galeones.

Contestacion de S. M. á la antecedente.

EL REY.

Duque de Medinasidonia, Primo, del mi Consejo de Estado mi Capitan General del Mar Occeano y de la Costa del Andalu-

cia. En la carta que escrivistes á 26 de Junio sobre lo que se os preguntó quanto á los medios de que se podria usar para que en estos Reinos aya mas gente de mar para tripular mis Armadas, advertistes entre otras cosas qne seria bien que en las costas de Guipuzcoa y Vizcaya se diputase una persona que tenga cuidado de recoger muchachos pobres de 12 á 16 años hasta en quantidad de 500 ó 600 y se haga una forma de seminario dellos para entregarlos á Maestres de Navios y dueños de Pinazas y que este numero esté siempre lleno, y que habiendo servido desta manera dos años se embarquen despues en mis Navios para continuarlo en ellos; y por que ha parescido bien esta forma de crianza conviene y os encargo que me aviseis de donde entendeis que se puede sacar el dinero necesario para el substento de la gente deste seminario, y si las personas á quienes se hubieren de dar los muchachos para que los aviliten dos años en sus vaxeles ayudaran con alguna cosa para el substento dellos ó si repararan en recivirlos. De San Lorenzo á dos de Septiembre de 1606 años.=Yo el Rey.=Por mandado del Rey nuestro Señor.=Antonio de Aróstegui.=(Documento núm.° 31, t. VIII. *Colec. de Navarrete*, copiados del Arch. del Duque de Medinasidonia, que en 1792 poseia el Excmo. Sr. Duque de Alba.)

Por consecuencia de estas cartas expidió el rey una cédula en Madrid á 8 de Diciembre de 1606, refrendada por Antonio de Aróstegui (1), estableciendo una *especie de seminario* de jóvenes para que se educasen en los buques de sus reales flotas, no sin haber ántes expedido la siguiente ordenanza sobre marinería:

(1) Doc. Ibid.

Ordenanza para las armadas del mar Océano, flotas de Indias, etc., expedidas por Felipe III en 1606.

EL REY.

Considera que es de justicia honrar y premiar á los marineros.

Por cuanto siendo muy necesario y conveniente al vien comun, y á mi servicio, que se crien y conserven Marineros para mis Armadas del mar occeano, carrera de Indias, y flotas dellas, y otras personas particulares deste ministerio que me sirvan en el como solian hacerlo por su buen natural y celo de mi servicio. Y aviendo conferido y tratado sobre la forma y medios que podria aver para cosa tan conveniente á la contratacion de estos Reynos, y asimismo para que mis Armadas y flotas anden tripuladas de Marineros españoles, sin que sea menester echar mano de los estrangeros para este efecto, y considerando quan justo es honrar y premiar á los de esta profesion, e resuelto que se establezca lo siguiente.

Que sea la gente bien pagada y con puntualidad.

I. Primeramente, que toda la gente de mar que me sirviese en mis Armadas, y en las Capitanas y Almirantas de las Flotas de Indias, sea muy bien tratada y pagada con puntualidad lo que á vuelta de viage se les deviere de su sueldo, y tambien de las raciones en caso que hubiese faltado el darles la ordinaria durante la embarcacion.

Que se guarde la invernada, y al licenciar á la gente se les abonen dietas á razon de dos rs. diarios.

II. Que se escuse cuanto fuere posible que las dichas Armadas y Flotas naveguen en invierno, y á la gente que me huviere servido en ellas, se les dé licencia para volver á invernar á sus casas, y embarcacion y vastimentos para hir á ellas por cuenta de mi hacienda, á dos reales á cada persona al dia para el camino, sin descontarselos de su sueldo, haciendo la cuenta á razon de cinco leguas cada dia, si fueren por tierra, y si por mar lo que forzosamente se detuvieren, presentando feés de la embarcacion, y partida delicion del viage y desembarcacion en su tierra; todo lo cual se remite al arvitrio y buen discurso del General de mi Armada que les ha de dar la licencia para hir á sus casas.

III. Que durante la invernada les corra la mitad del sueldo que huvieren tenido, por todo el tiempo del Invierno que tuvieren licencia del dicho General para estar en sus casas y les pague cuando vuelvan á servir como lo actualmente servido.

Medio sueldo durante la invernada.

IV. Que quando no fueren menester para mi servicio en la Armada, les mandare dar trafico para que naveguen á partes lícitas, y recivan á veneficio que dello se les puede seguir, para que mejor se conserven y aumenten, y acudan á mi servicio en las ocasiones que fueren necesarias.

Permiso para navegar por su propia cuenta á la marinería cuando no sea necesaria en la Armada.

V. Que en las Levas de Marineros que por mi mandado se hacen de Navios, se les den las cinco pagas adelantadas como se acostumbra: y aviendo entre ellos algunos que hayan servido mucho tiempo, y alladose en acasiones que merescan premio por ello, serán aventajados por via de mi consejo de guerra segun la calidad y méritos de cada uno.

Cinco pagas adelantadas al reclutarios en las levas.

VI. Que se tendrá particular cuidado de castigar á los que proveyeren vituallas para las navegaciones, si no fueren buenas.

Buenas vituallas en las navegaciones.

VII. Que siempre que se pueda vaya embarcada la gente de cada Provincia en Navios naturales della, para que con mas comodidad y conformidad me sirvan.

Embarque en los navios de las respectivas provincias.

VIII. Que la Provincia de Guipuzcoa en la parte que della yo señalare, resida de ordinario un cosmografo que enseñe el arte de navegar á todas las personas que lo quisieren aprender, para que se hagan platicos en este Ministerio.

Un cosmógrafo para enseñar en Guipúzcoa á los que quisiesen.

IX. Que los Marineros naturales destos Reynos que en Navios que le sean quisieren hir á Terranova no se les impida el viage, aviendo tomado dellos para las dichas mis Armadas y Flotas, los que hubieren menester para su navegacion.

X. Que de los capitanes mas platicos en las cosas de la mar, se eche mano en todas las ocasiones que se ofreciere aver de elegir Generales, y Almirantes de Flotas y Armadas, y ninguna destas plazas se provea en persona de cualquier calidad que sea, que no haya servido en la mar, y tenga experiencia y noticia de las cosas della y no se dé plaza de capitan de Galeon, ni otro Navio de las dichas Armadas, á quien no huviere navegado seis años continuos en las dichas Arma-

Requisitos de la persona para los cargos superiores.

das ó Flotas, y yo terné particular cuenta de honrar y hacer merced á los que lo fueren mereciendo.

Recomienda el buen trato de la marinería.

XI. Que mis Capitanes Generales que al presente son y adelante fueren, de las dichas Armadas y Flotas, tengan particular cuidado de no permitir que ninguna persona haga mal tratamiento á las de la mar, y que los mesmos Generales sean los primeros en dar exemplo en esto.

Exencion de cargos concejiles y de alojados á los marineros.

XII. Que todos los Marineros que llevaren sueldo mio sean exemptos y escusados en sus tierras de servir oficios de concejo sino los quisieren.

Preferencia en carga á los navios de los que hubieran servido seis años en las flotas reales.

XIII. Que en las casas de los Marineros que actualmente estuvieren sirviendo, no se alojen soldados ni otros huespedes, durante el tiempo que sirvieren é invernaren con licencias.

XIV. Que el que hubiere servido seis años en las dichas Armadas, y tuviere Navio propio, fabricado por las medidas conforme á las ordenanzas que están dadas, ó se dieren adelante, sea preferido en carga á otro de igual porte que no huviere servido los dichos seis años.

Preferencia de bandera.

XV. Que las cargas de Lanas que se hacen en Cartagena, en Lucar, Cadiz y Alicante para llevar á Levante, sean preferidos los Navios Naturales destos Reynos á los Estrangeros, aun que sean de menos porte como no sean de 400 toneles abajo, y la misma órden se guarde en los demas Puertos destos dichos Reynos con qualquier otra carga, aunque sean lanas y qualesquier mercaderia.

Subvencion á las construcciones.

XVI. Que á las personas que fabricaren Navios del porte y calidades que está dispuesto por las ordenanzas que tratan desto las mandaré socorrer con el emprestido ordinario de la manera que se solia hacer con los tales fabricadores.

Prohibicion de servir personalmente en buques extranjeros.

XVII. Que á ningun Marinero Español se ha de permitir que vaya á servir en Navios estrangeros de merchantes ni de otra manera, sopena que el que lo hiciere será condenado en quatro años de Galeras al remo.

Prohibicion de admitir extranjeros en las flotas cuando se dirijan á las Indias.

XVIII. Asimismo se escuse y por ningun caso se permita que hombres ni Navios extrangeros vayan en las Flotas á las Indias de Castilla y Portugal, y se guarden puntualmente las ordenanzas que desto tratan.

XIX. Que en ningun Puerto destos Reynos donde invernare ó entrare la dicha Armada, ó qualquier esquadra della, pueda conocer de las causas civiles y criminales de la gente de mar y guerra que en ella me sirve ó adelante sirviere ninguna justicia de la tierra, sino solamente el General ó Auditor de la dicha Armada ó Escuadra. Fuero criminal.

Por tanto en virtud de la presente, ó de su traslado autentico, encargo, ordeno, y mando, etc. Dada en Bentosilla á 4 de Noviembre de 1606.=Yo el Rey.=Por mandado del Rey nuestro Señor.=Antonio de Arostegui.

Comentarios á la Ordenanza de 1606.

No comentaré todos los artículos de esta ordenanza, ni hablaré sobre la oportunidad ó conveniencia de cada uno de ellos, ni siquiera pararé mientes en lo que se establece por el núm.° 18, porque su texto tenía que fundarse en especiales leyes redactadas con antelacion, é hijas de un siglo durante el cual era harto difícil conocer la trascendencia de ellas; solamente me importa consignar que la mayor parte de sus prescripciones hallábanse ya decretadas, y como la observancia de cada una habia sufrido gran relajacion, quedaban sus efectos desvirtuados por el fundadísimo recelo que los mareantes tenian de que á este conjunto de mandatos, cupiera idéntica suerte que la que habia tenido cada una de las varias partes que en él se recopilan.

¿Qué estímulo encontraba el marinero en estas ordenanzas para hacer un completo abandono de su familia, afrontar espontáneamente los mil azares de un elemento contrario, y exponerse sobre todo á ser confundido en un galeon con delincuentes y criminales? ¿Qué se le daba en los diez y nueve artículos de aquella en cambio de lo que se le exigia?

«*Que la gente sea muy bien tratada, y pagada con puntualidad lo que á vuelta de viaje se les debiere.*»

Esto no puede glosarse sino diciendo que el gobierno del rey se hallaba en ánimo de cumplir sus compromisos algo mejor de lo que hasta entónces lo habia verificado, como el mismo rey confiesa al usar la palabra *debiere*, y la observancia de ambos extremos hubiera seguramente redundado en mayor beneficio de la corona que de la gente de mar, evitándose á la vez con ella la manifestacion de una cláusula ocasionada al recelo de los mareantes.

«*Guardar la invernada*» era costumbre rara vez interrumpida desde la época de los romanos hasta entónces; el *abono de dietas á la gente para regresar á sus hogares* constituia una ley de equidad estampada á la letra, nada ménos que en el *Libro del Consulado*, es decir, en el código marítimo más antiguo que reconoce la Edad Media; y áun en los Juicios de Oleron, estatuidos en 1152 por la repudiada mujer de Luis VII de Francia, duquesa de Guyena, encuentro tambien el espíritu de equidad que preside á dicha ley.

Las *cinco pagas* adelantadas que preceptúa el artículo 5.°, no era otra cosa sino la prosecucion de lo mandado por Felipe II en sus concesiones á la provincia de Guipúzcoa: y *el premiar* á los que lo merecieran, como el mismo artículo establece, demuestra que si alguno habia sido capaz de accion meritoria, le cohibia realizarla la certeza de la ingratitud con que le habrian de corresponder; así como lo que se consigna en el 10.° prueba lo que he dicho en otro lugar, sobre otorgarse el mando de las flotas y de buques á personas de mayor privanza que valía.

Solamente los 12, 13, 14, 15 y 19, contienen algo que en la apariencia podria traducirse como causa de

estímulo para los marineros; y así digo, porque este algo, si bien se medita, queda reducido á ventajas ilusorias y completamente inútiles, y á devolucion de concesiones gozadas por la clase desde tiempo inmemorial.

En el primer caso se encuentra el contenido de las cláusulas 12, 13, 14 y 16; y en el segundo el de las restantes.

Mientras los marineros se hallasen sirviendo á la corona, solamente en la estacion de invernada podian permanecer en sus hogares, estando sin embargo listos para la campaña sucesiva. ¿Cómo, pues, habian de prestar un segundo servicio, si áun no habian cumplido el primero? ¿Qué gracia ó favor se les hacia al relevarles de unos cargos incompatibles con su condicion? ¿Y cuál obtenia la clase, al subvencionar las construcciones de altos bordos, si el beneficio de esta medida recaia exclusivamente en los armadores?

En el artículo 15 no se legislaba nada nuevo; no se hacia otra cosa sino recordar una ley consignada en antiguas cédulas de los reinos de Aragon y de Castilla.

El natural derecho de preferencia de bandera para los fletes estuvo en vigor desde principios del siglo décimotercio (año de 1227) (1), y cuando Jaime I lo pre-

(1) Manifestum sit omnibus: Quod nos Jacobus Dei gratia. Rex Aragonum, Comes Barchinonæ, et. . . . .
. . . .
Item concedimus, et donamus vobis dictis civibus, et populo Barchinonæ, quod nulla navis extranea, nec lignum aliquod alienum, quod sit de terra, sive de regno alieno, aut de Comitatu Empuriensi et Apuliæ, Barchinonæ in aliquo loco ripariæ vestræ possit vel audeat vinum recipere, aut emete ad portandum ad partes alienas, nisi de civitate Barchinonæ; nisi esset cum vestri licentia, et assensu. Statuimus firmiter, et mandamus Bajulo, Vicario, probis hominibus Barchinonæ, et. . . . .
. . . .

ceptuó como medida proteccionista para el comercio de los pueblos de su corona, llevaba aún más adelante la prohibicion haciéndola extensiva á los mismos extranjeros que residieren en tierras de sus dominios, siempre que no embarcasen mercancías de sus particulares pertenencias (1268).

Lo que prescribe el 19, ó sea el fuero, no puede considerarse sino como recordatorio de lo establecido por la corona de Castilla desde la creacion de la dignidad de almirante por el santo rey Fernando, y por la de Aragon desde Pedro III, y especialmente especificado en tiempos de su hijo Alfonso (1), con la diferencia de que el tercer Fernando de Castilla daba más amplitud á su concesion, y mayor aún y más favorable para la gente de mar hízola años despues su hijo Alfonso, su nieto Sancho, su biznieto Fernando IV (el emplazado) y el hijo de éste Alfonso el undécimo, pues

---

quod prædictam donationem, et concessionem nostram ac omnia supradicta, et singula teneant, et observent ac faciam inviolabiliter observari. Nec quisquam huit statuto, vel privilegio nostro audeat contraire. Quod qui faceret, iram et indignationem nostram, et pœnam mille aureorum se noverit incursurum, præsenti privilegio nihil ominus in suo robore duraturo. Datum Montinoni IV, idus Octobris, Era MCCLX quinta, et anno Domini millessimo ducentessimo vicessimo septimo.

Doc. núm. IV, Colec. de Capmany. Original en el Arch. de la C. de Aragon In I, Lib. Virido fólio 213, A. M. B.

(1) Obsérvese lo que preceptúa el 2.° párrafo de las ordenanzas que para el régimen de su flota y hueste dictó Alfonso III de Aragon en 1286, ántes de hacerse á la vela desde Salou para la conquista de Menorca.

Ordena lo Senyor Rey ab volentat dels Richs homens et dels bons homens de sa host que dos Cavallers sian Alguazirs de sa host, so es assaber, en Garcia Garces Daracur et Naycart de Mur.

Los quals amduy en semps per si fassen tot ço que affer hauran en pendre homens et encare dret et caseguir ço que dival escrit en tots los *homens de la armada que daquels nos intrometan sino en aytant que s'ils troben en malefici* ó en baraila que fossen presses per ells *et liurats en Ramon Marchet i en Berenguer Mayol.* (Estos eran los almirantes jefes de la flota armada.) (Colec. de Sans, núm. 22, Art. 3.)

hacíase extensiva hasta á los barqueros del Guadalquivir (1).

La ordenanza refrendada en Ventosilla no podia, pues, admitirse como ventajosa para la gente de mar, y por sus resultados debió conocerlo así el gobierno del rey, cuando tres meses despues expidió desde Madrid la siguiente

Cédula adicional á la Ordenanza de 1606.

EL REY.

Por cuanto á los Marineros Españoles que me sirven y sirvieren en mis Armadas del mar occeano, carrera de Indias ó Flotas dellas, y á otras personas particulares de este ministerio, concedí las preeminencias que es notorio, por las ordenanzas que mandé despachar, y firmé de mi mano en Bentosilla á 4 de Noviembre del año próximo de 1606, refrendada del infraescripto secretario. Y deseando cada dia favorecer y honrar á los dichos Marineros, he resuelto añadir de nuevo á las dichas ordenanzas y preeminencias las siguientes.

Uso de armas permitidas y ampliacion de las leyes suntuarias.

Primeramente: Que toda la gente de mar de la nacion Española que me sirviere en mis armadas, y en las capitanas y Almirantas de las flotas de las Indias, puedan usar y traer las armas que quisieren de las permitidas en estos Reynos en qualquier parte dellos, y á qualquier ora, y tirar con Arcabuz como sea de cuerda y con bala rasa, guardando los términos y meses vedados.

Que puedan traer cuellos de camisas, mas de marca, y balonas y coletos de ante.

Que léjos de servir de tacha en la nobleza el servicio en la Armada, sea motivo de honra.

Que á los que fueren Hijosdalgo, no solo no ha de parar perjuicio á su nobleza, ni á las livertades y exenciones que por derecho y leyes destos Reynos les pertenecen, ni á sus

(1) Insértase el Documento en la pág. 527 del tomo I de la *Marina Española de la Edad Media.*

hijos, ni sucesores, el asentarse á servirme, ó averme servido en las dichas Armadas y Flotas, de Marinero, ó otra de las plazas que acostumbra á servir en los Navios la dicha gente de mar, ahora ni en ningun tiempo del mundo; pero que el hacerlo sea calidad de mas honra y estimacion de sus personas.

Comienza el goce de sueldo en el dia en que principie el servicio.

Que los que se asentaren para servirme en las dichas Armadas y flotas, gocen de estas y las otras preeminencias concedidas por las dichas ordenanzas de 4 de Noviembre, desde luego se asentaren ó alistaren por los mis oficiales del sueldo; pero no le an de ganar hasta el dia que comenzaren á servir.

Que el que sirviere veinte años continuos, quede jubilado y goce de todas las dichas preeminencias.

Por tanto en virtud de la presente, ó su traslado auténtico, encargo, ordeno y mando etc. Dada en Madrid á 22 de Enero de 1607.=Yo el Rey.=Por mandado del Rey nuestro Señor.= Antonio de Arostegui.

Uso de armas, ampliacion de la ley suntuaria, y jubilacion con goce de estas preeminencias á los que quisieran servir veinte años, eran las tres nuevas concesiones que se hacian á los marineros de la corona.

¡Uso de armas á quienes se les obligaba desde tiempo inmemorial á presentarse en los buques con las suyas propias, y sin cuyo requisito no podian ser alistados! ¡amplitud en la ley suntuaria á quienes por rara casualidad se les pagaban los sueldos caidos y vivian en la miseria más lastimosa! ¡goce de tales *preeminencias* á los que quisiesen servir veinte años!

¿Qué le importaban al pobre marinero estas nominales ó ilusorias, por no decir irónicas mercedes? ¿habria uno que tuviese un ducado con que comprar un coleto de ante, una valona ó un cuello de camisa, *no de más de la marca*, sino ni áun de los de marca menor? Y si lo habia, ¿era óbice para poner en ejecucion su capricho la pragmática sobre trajes? ¿Se llegaron á observar

alguna vez las más que absurdas *inocentísimas* leyes suntuarias? Si el legislador hubiera fatigado su mente en busca de un sarcasmo ó de una candidez, es posible que no encontrara uno tan picante en el primer caso, ó una tan trivial en el segundo, como lo que entraña el sentido de esta singularísima concesion, que corre parejas con todas las otras de la ordenanza de 1606.

Cedan por esta vez su lugar los comentarios á los documentos, ya que de ellos tenemos tanta abundancia, pues la lectura del que sigue constituye la prueba más fehaciente de lo que digo. En una carta dirigida por el concejó de la ciudad de San Sebastian á la provincia de Guipúzcoa en 11 de Julio de 1592, se lee entre otras cosas el párrafo que á continuacion se inserta:

«Agora de nuevo visto que no ha tenido efecto por la negligencia y descompostura de los nuncios que se han estado en sus casas sin querer ocurrir á su obligacion: estos miserables marineros con sus mugeres é hijos que se estan muriendo de hambre, claman y dan voces al Cielo, de suerte que se deben condoler las piedras quanto mas los hombres. Suplicamos á V. S. se sirva de les ayudar y prestar su auxilio dando sus cartas de recomendacion suplicatorias para S. M. y D. Juan, é D. Martin de Ydiaquez y Secretario Esteban de Ybarra y demas personages que verá convenir, representandoles la extrema pobreza que padecen estos Hermanos nuestros pidiendo se haga cuenta de lo que se les deve, y pague con toda brebedad con mano liberal sin que se les vaje del sueldo de los cuatro ducados al mes que se les ha dado los años pasados que lo merecen bien, pues son de mas utilidad que los de otras Naciones, no solamente para la marineria, pero para todo trance de pelea, y Guerra como se ha visto en toda ocasion. . . etc.

Los marineros se morian de hambre.

Los marineros guipuzcoanos son de más utilidad que los de otras naciones.

Dios guarde y acresciente el estado de V. S. como desea de nuestro Ayuntamiento de San Sebastian á 11 de Julio 1592. Va firmada de nuestro Secretario fiel y sellada con nuestro

sello.—Por acuerdo de la noble é leal Villa de San Sebastian. Joan de Guarnizo.»

Si esto pasaba en la provincia de Guipúzcoa, júzguese lo que aconteceria en las otras del reino.

Sin embargo de reducirse á efímeras concesiones las otorgadas á los mareantes, entrañan una significacion harto expresiva para quien se fija un poco en la historia de la institucion. Párese mientes en la tercera de las cláusulas de la cédula adicional:

«Que á los que fueren Hijos dalgo, no solo no ha de parar perjuicio á su nobleza, ni á las libertades y exenciones que por derecho y leyes de estos reinos les pertenecen, ni á sus hijos ni sucesores el asentarse á servirme ó averme servido en las dichas armadas y flotas de Marinero, ó otra de las plazas que acostumbran á servir en los navios la dicha gente de mar, *ahora ni en ningun tiempo del mundo;* pero que el hacerlo sea calidad de mas honra y estimacion de sus personas. . .»

¿No se ve que se tenía á desdoro y se creia pechar sirviendo al rey en las armadas? ¿Es solamente el viciado sistema que se seguia lo que pudo inducir al pueblo español á tan errónoa creencia? No; habia, en mi juicio, una causa tal vez más poderosa y dificilísima de combatir, por mucho que la corona se afanase en establecer la contraria; habia un motivo mucho más ajustado á razonable criterio é imposible de contrarestar, á ménos que no se extirparan añejos vicios; habia, en fin, como en todos los problemas cuando el resultado no es lógico, una hipótesis que debía deducirse de un principio falso.

La vida de mar, siempre pesada y fatigosa, llena de penalidades y privaciones, ocasionada á completa abstraccion de todo lo que fortalece al espíritu, propen-

diendo á convertir al hombre en un sér cosmopolita y exigiéndole á veces un esfuerzo de la voluntad que domine á su propia organizacion, constituye un oficio que no puede compararse con ninguno de los otros que se ejerza en el elemento donde nacemos; y para que la equidad no se perjudique ni se lastime la justicia, es indispensable que la retribucion del marinero sea proporcionada á su trabajo, acreciéndose en aquellos países en que las inclinaciones de los naturales no se ajusten á la vida de mar, y con mayor motivo si la poblacion es desproporcionada al territorio.

En estas últimas condiciones se hallaba nuestro país, y ya hemos visto el proceder de sus gobiernos. ¿Cómo habia de ingresar en las armadas reales un hombre honrado, si áun prescindiendo de todo lo expuesto podia elegir cualquier otro oficio de mayor lucro, más acomodado á su índole, mucho ménos penoso y de más brillantez?

Soldado de una de las compañías que formaban los famosos tercios de Flandes, manejando la pica ó disparando el mosquete, entrando ahora una plaza por asalto, ahora escalando un amurallado torreon, invocando el nombre de España en todos los combates, llamándose soldado del duque de Alba, de Alejandro Farnesio, ó del marqués de Espínola, y luciendo su marcial continente ante el vencido pueblo, y su garbosa apostura ante las bellas flamencas que acudian á admirar el donaire del ejército vencedor... este, este es el oficio que en alto grado halaga á los hijos de un país, cuyos caractéres contribuyeron á formar leyendas caballerescas.

Pero aventurarse á un elemento que por donde quiera ofrece azares para el corazon y para los ojos monótona homogeneidad, penalidades al espíritu y privaciones

al cuerpo, batallas sin gloria y una muerte tanto más aterradora cuanto oscura y misteriosa es; llamarse marinero de un Vizcaino, de un Quirós, de un Mendaña ó de un Sarmiento; renunciar á los dulces brazos de su dama despues de la victoria, ó al interés marcadísimo que la chispeante narracion de la pelea produce en un auditorio que sabe lo que son mosquetes, y picas, y cañones, y el arrollar las masas, y el escalar baterías, y por completo ignora lo que son naves, y vientos duros, y mar tempestuosa, y escollos, y bajos, y rompientes, y abordajes. . . . . . . ¡Ah! tal vida no es la que se ajusta á la índole, á las inclinaciones, á las costumbres, á las tendencias, á la complexion meridional del pueblo español.

Aquí en todo tiempo la espada ha señoreado á la brújula; aquí el Cortés marino fué olvidado ante el conquistador de Méjico; aquí con una espada, primero que con una nave, se tomó posesion del mar del Sur; aquí, en suma, se comprenden y aplauden los ruidosos hechos de armas, pero nunca se fijan, porque lo impiden mil motivos, en la abnegacion valerosa del marinero.

Pues entónces, ¡qué importaba á los hidalgos que el rey les dijese: *vosotros no perdeis de vuestra nobleza al servir en mis armadas*, si tenian mil razones para no emprender la vida de mar aunque les hubiera dicho: *¡pechais si en mis buques no quereis servirme!* Los más celosos de su alcurnia hubiéranse en este caso ido al ejército, donde con prez la aumentarian; los despreocupados, no obstante la época, se hubieran encogido de hombros, y los que no lo fueran tanto, preferirian contemplar sus timbres oscurecidos á imponerse mil privaciones sin la menor esperanza de obtener justa recompensa.

Poco, muy poco sacrificio hacia la nacion para pagar

al marinero; mucho más se habia hecho en anteriores siglos; pero la fuerza irresistible de todo lo necesario, mil veces superior á la voluntad del hombre, irá haciendo lucir poco á poco el axioma de que á mayor trabajo corresponde mayor recompensa.

Si resumimos ahora todos los comentarios hechos á la ordenanza de 1606 con los que se desprenden de la cédula adicional de 1607, nos conducen á una conclusion que puede servir de punto de partida á todas nuestras investigaciones.

En España se necesitaban marineros: los marineros cuestan mucho en las naciones marítimas y mucho más en las que no lo son: España no lo era, y nó sólo queria obtenerlos casi de balde, sino que soñaba en adquirir hombres honrados y diestros para dotar los buques de la corona.

¡Pobre criterio!

VII.

APARECE LA MATRÍCULA DE MAR.

Si es verdad que se pagaba muy poco adeudándose mucho á los marineros del reino, no es ménos cierto que en todo caso y para todo eran preferidos los naturales de las costas de Guipúzcoa; pero éstos, mostrándose siempre descontentadizos al par que desconfiados de las promesas del gobierno del rey, ni podian transigir con el sistema de levas, ni acomodarse á continuar por más tiempo los muchos y buenos servicios que verdaderamente contaban en su brillante historia, ni jamás quisieron considerarse de la misma condicion que los otros vasallos. Sus pretensiones, que esencialmente se fundaban en ser ellos de Guipúzcoa, las hacian estribar, por una parte, en los servicios prestados á los reyes de Leon y de Castilla, desde San Fernando por lo ménos, hasta D. Juan II; por otra, en lo despoblado de su litoral á causa de las contínuas expediciones reales que habian salido en tiempo anterior; y de todas, en apéndice obligado, la miseria que afligia á los moradores de sus villas marítimas.

El primer punto es enteramente exacto: todos sabemos que si se comienza por la ruptura del puente de barcas del Guadalquivir en 1248; si se sigue con las armadas que contra los moros pelearon en el Estrecho y en Algeciras; si se continúa con las de Tarifa, con las que combatieron en la Rochela contra los ingleses, y se termina con las que á las mismas costas de Francia llevó Ruiz de Avendaño, todas las naves en algunos de estos casos, y la mayor parte en otros muchos, fueron proporcionadas por los pueblos de Guipúzcoa y del señorío de Vizcaya. El segundo era un pretexto capcioso; y si algunas veces tenía un fondo de verdad, nunca era conveniente la forma en que lo presentaban, ó nunca, mejor dicho, podia reconocer la causa que le atribuian. Si despoblado se hallaba el litoral de Guipúzcoa, no estaba mejor poblado relativamente el de ninguna de las otras provincias de la monarquía; no porque las armadas de la corona les privase de sus hombres, sino porque la codicia se los iba arrebatando hácia las tierras del Nuevo Mundo, y la muerte de la industria en el reino los impulsaba á buscar la subsistencia en otros países, ó en buques de otras naciones encumbradas con el oro español.

No procuro significar que no debieran considerarse los magníficos servicios que, desde la Edad Media, venian prestando aquellos pueblos en ocasiones solemnes á la corona de Castilla: concrétome solamente á exponer hechos que se derivaban de causas naturales y del poco tacto del poder. Los guipuzcoanos hubieran preferido ménos atenciones aparentes á cambio de mayor solicitud por parte de la corona en el cumplimiento de sus promesas, ménos palabras pomposas y paga más efectiva para sus marineros; y como todo se reducia á prometer sin cumplir, y á repetirles que eran

nobles y honrados, cosa que á ellos constaba sin necesidad de que el rey se la dijera, léjos de satisfacerlos exacerbaba su exclusivismo (1), disgustando á la vez á los otros mareantes por la preferencia que en la forma concedia á los de Guipúzcoa.

Así, pues, á compás de las faltas de los gobiernos, aumentó sus exigencias la Provincia; reclamaba para sus cofradías exenciones y derechos que no tenian las otras de los pueblos de Cantábria; para sus buques mayor precio en los embargos; más sueldo para su gente; nuevas medidas para arquear sus naves; en suma, otro sistema más ventajoso que el que se adoptase para la generalidad; y esto no con el fin de que se remediara el malísimo que regía, sino para ser ellos

---

(1) *Carta de D. Alonso de Idiaquez á la Junta de San Sebastian por su morosidad en no dar marineros al Rey, habiendo dexado salir todos los suyos para sus navegaciones particulares.*=Su carta de Vmd. de 5 de este, me es de mucho desconsuelo, pues al cabo de tantas prescriciones como yo le he hecho hablando en la materia de marineros, se reduce á que haya muchos para Terranoba, Sevilla, el corso y otras partes, y no uno para la Armada; Yo he deseado que Vmd. tomara forma en el servicio que deve hacer este año antes que se ausentaran los marineros y he sido entretenido hasta que se toma por razon el haberse ausentado: en las tropas que yo le he embiado han sido dos que por delitos están condenados á servir á el Rey, y otros tres ó quatro que por fujitivos de la Armada han sido compelidos con prisiones: Su Magestad me manda conducir 900 marineros y los lugares todos de la costa no me han dado cinquenta habiendo escrito Su Magestad á esta Provincia sus necesidades, y si de los Puertos de mar y de la mayor poblacion que es la de esta Villa no se sacan marineros yo no se que hacer ni Vmd. há de permitir que cahiga en Berguenza y falta con su Rey quien lo desea tanto servir como yo.

Con los Sres. D. Juan de Vergara y Capitan Geronimo de Villanueba, he discurrido que en esta materia y reduciendola á efectos, parece forzoso, ó que Vmd. tome forma en señalar los que han de ir á la Armada, ó que lo haga el señor Corregidor, que tiene orden de Su Magestad para obrar de su parte en esta comision; Y de la mia siempre desearé tener ocasion de servir á Vmd. que Dios guarde y anuncie felices años. De Pasajes 9 de Abril de 1642, D. Alonso de Idiaquez. *(Colecc. de Vargas*, Doc. núm. 85, Leg. 4. Original en el Arch. de la C. de S. Sebast. en el caxon y leg. *Armadas.)*

preferidos en todo, por causas bien fáciles de comprender. Se resistian á las levas, y si los ministros encargados de los aprestos desplegaban un rigor que ellos mismos habian provocado, quejábanse amargamente á la corona; si los ministros eran prudentes insistian del mismo modo en sus quejas, y se quejaban áun cuando aquellos funcionarios pecasen de conciliadores (1).

Eran buenos para ejercer las industrias marítimas por su propia cuenta; éranlo para alistarse en balleneros holandeses; lo eran para ir en buques franceses al banco de Terranova, cuando los de Holanda, ejercitados ya en aquel arte de pesca, no buscaban auxilio en la destreza de los vascongados; eran, por último, excelentes hombres de mar, peritos navegantes, afamados arponeros y muy buenos para todo, menos para prestar á la patria el servicio que la corona en nombre de la nacion reclamaba á todos sus vasallos.

Algunas Juntas, empero, deponiendo algo de su exclusivismo, proponian al rey el modo de extirpar la licencia por medio de un órden regular fijo y útil, que evitara, así los perjuicios que la corona sufria, como el abuso que los mareantes de aquellas provincias solian impunemente cometer.

Hé aquí el dictámen que á la Junta de Guipúzcoa dirigian las de Deva y Zumaya:

Muy Ilmo. Sr.=Las Villas de Deba y Zumaya diçen que ellos han mirado lo que en esta Junta se á platicado y conferido en

---

(1) Por no alargar este escrito omitimos la insercion de muchos documentos fehacientes, que por otra parte serian inútiles, pues mi ánimo es sólo exponer el desgraciado tino de la dinastía austriaca para gobernar unos pueblos que tanto bien habian reportado á la nacion. Más adelante veremos cuán diferente fué su conducta desde la época de Felipe V.

razon que ningun Marinero de esta Provincia haya de Navegar ni Navegue en Nabio Frances, ni tampoco bayan ningunos carpinteros á trabajar en Fabricas de Naos que se hacen en el Reino de Francia ni tampoco en los Navios Españoles Maestres ni Pilotos ni Oficiales algunos Franceses en los Nabios de esta Provincia, mirando el remedio para ello en cuanto al primer capítulo les parece que V. S. debe hacer ordenanza sobre ello para que ningun Marinero de Guipuzcoa baya á navegar en Nabios algunos Franceses para ningunos viages por que si se ofreciese algun embargo de Naos en esta Provincia se hallaria gran falta en ella para embiar de las Naos de ella y si libertad tuvieren los Marineros de poder Navegar en Nabios Franceses luego que sintiesen el embargo pasarian á Francia y Navegarian y quedarian las Naos de Guipuzcoa sin gente de que bendria deservicio á Su Magestad y daño á los dueños de las Naos por su falta y que se haga ordenanza de esto con rigor de pena y se suplique á Su Magestad lo confirme pues esto es su Real servicio.

Se propone una ordenanza para que ningun marinero de Guipúzcoa vaya á navegar en navios franceses.

Lo otro por larga esperiencia se ha visto y lo que se ve que muchos carpinteros y Maestros de fabricar Naos pasan á la frontera de Francia como son á Zibure y San Juan de Luz y otras partes, y labran y fabrican muchas Naos de que redunda deservicio de Su Magestad y daño á esta republica, por que á causa de los dichos Maestres fabricadores estan instruitos y tienen entendida la traza forma y orden con que se labran las Naos de esta costa que hasta ahora han tenido ventaja á las Naos de fuera de ellas las hacen labran y fabrican por la misma traza y orden y procuran con mejoria y asi las Naos extrangeras son tambien fabricadas como las de esta costa de que redunda deservicio á Su Magestad, y demas desto causan falta de obreros quando algun natural quiere hacer fabrica de Naos, se haga otra semejante ordenanza como suplicacion á Su Magestad de su confirmacion por que añade no tiene mano de poder impedir á los Vizcainos ni otros fuera de esta Provincia que no puedan pasar á Francia á las dichas obras mande dar orden tratandolo con el Señorio de Vizcaya á que de su parte

Que se haga otra ordenanza poniéndose de acuerdo con el Señorio de Vizcaya, para que no vayan á Francia los capitanes de ribera ni los maestros constructores.

se procure el mismo remedio y que lo mismo se entienda asi de los Marineros como de los carpinteros. . . . etc. . . . (1).

Este dictámen, sumamente acertado é imparcial, contrasta con los emitidos en diversas ocasiones por las juntas de las otras ciudades; y prueba evidente de que el poder lo tuvo en cuenta, es el texto de la cláusula 17 de las ordenanzas de Ventosilla. Nada empero le importaba el voto de una poblacion dirigido á la provincia, si las otras no querian secundarlo; el desórden continuaba con la obstinacion en eludir el servicio; repetíanse las quejas más ó ménos justas, y sobre los otros marineros del reino, y no poco sobre la nacion, recaian los perjuicios de tan anómalo proceder.

Ya no les satisfacian las concesiones otorgadas anteriormente (2) y dirigidas á la provincia de Guipúzcoa por conducto del capitan general García de Arce, como resultado de una de tantas quejas, tal vez porque se

---

(1) Documento perteneciente al año 1584 dirigido por los concejos de las citadas villas á la Provincia; núm. 121, leg. núm. 4, colec. de Vargas. Original en el arch. de Guipúzcoa: hállase copiado á la létra con sus variantes, defectos ortográficos y de puntuacion.

(2) Lo que se acordó y escrivió S. M. á Garcia de Arce sobre lo contenido en los memoriales que leyeron de parte de la Provincia de Guipúzcoa = Que se dé á cada Marinero tres ducados de sueldo al mes y al grumete diez y ocho reales al paxe ocho reales y por cada tonelada de más seis reales y el sevo y mangueras diez y ocho reales, quatro pagas adelantadas, y tres ducados mas á cada uno por otra vez al salir á Navegar de que S. M. les hace merced para que de mejor voluntad vengan á servir y que no se les descuenten de su sueldo los tres ducados.

Que á las Naos embargadas y que se embargaron que desde el dia que tuvieren prestas se le dé sueldo entero tomando por lo menos alistada la tercia parte de la gente con que han de navegar = Que la gente se conduzca y concierte con suavidad y con su voluntad, y ayudándose para ello de la Provincia y con órden suya y no con rigor ni vexaciones aun que tengan comision para ello = Que desde el dia que se alistare la gente le corra su sueldo atento que desde entonces se les prohiven sus viajes... Que para con-

generalizan en la ordenanza de 1606; y para que se juzgue del inmenso partido que los naturales de aquella provincia habian sacado con sus continuadas pretensiones, y en qué punto habia puesto las cosas el poco tino del poder, insertamos á continuacion un documento interesante:

Cédula de reclutamiento.

« Los Partidos que se les hacen á los que quisieren alistar de Gente de Mar para servir á S. M. en el viage que ha de hacer á las Indias el General Joan de Urive.

A cada Marinero se le darán quarenta y ocho escudos, los veinte y ocho de contado, y los otros veinte en San Lucar.

A los aventajados diez ducados mas, los cinco de contado y los otros cinco en San Lucar.

Que acabado el viaje se les dará licencia para que vayan adonde quisieren, y que se acabará mediante Dios para fin de Agosto ó antes.

---

fesar á la gente haya en cada Nao un capellan de aquella tierra con el sueldo acostumbrado=Que para quando buelba la Armada señalarán casas con camas y gente de servicio necesario para curar los enfermos y heridas de ellos sin que se mezcle otra gente con ellos=Que el dia de la pelea se les dará la Municion de Pólvora, Cuerda, y plomo por cuenta de S. M. haciéndoles toda comodidad en ello... Que á los que murieren en la jornada y en el camino se pagará su sueldo con solo testimonio del Nombre y Escno. de la Nao y feé del capellan ó cavo que fuere con la gente de guerra sin otro recaudo=Que acavado el viaxe se les dejará ir luego á sus casas y hasta que buelban de ellas computando el tiempo que an menester para bolber se les dará sueldo=Que se dará ventaxa en cada Nao para un dispensero de mas del que hay, de ordinario para que aquel dé las raciones de la gente de guerra desde el dia que tuvieren Infanteria por evitar ruidos entre ella y los Marineros=Que de los bastimentos que se hacen en la dicha Provincia se les dará los necesarios para sus raciones nombrando persona para que se entreguen por quenta, y se les tomará la quenta de ellos sin poner achaques de poco momento y que de cada Nao quede una persona á dar las quentas y á ellas se les dé el sueldo que antes hasta acavarlas y pagarles lo que alcanzaren=Juan Delgado.=

A los de la Armada que no se les perderá el sueldo que se les debe antes, que me obligo de solicitar á mi costa que S. M. les pague todo el remate de lo que se les debe.

Que á todo lo suso me obligaré por ante Escribano.

Y devajo de estas condiciones se podrán alistar todos los que tuvieren voluntad para que sean pagados y por que lo cumpliré así va esta firmada con mi nombre en Deva á 24 de Febrero de 1592. Don Sevàstian de Aranabyay y Sasiola.» (Colec. de Vargas, Leg. 4.)

¡Cuán oneroso era el medio que se habia de emplear para que las flotas reales pudieran emprender sus comisiones!

La ordenanza de 1606 no podia remediar, no remedió el mal que se deploraba; los marineros eludian el servicio del rey por cuantos medios les era posible, y si no lograban burlar la mirada excudriñadora de los aprestadores ó ministros encargados de las levas, acudian á la desercion como recurso ordinario. Inútiles eran las medidas que tomasen los capitanes de los galeones para contener un mal de tan graves trascendencias: ní el rigor ni la suavidad producian el más mínimo efecto; y si los buques conservaban algunos tripulantes al partir hácia sus destinos, podia atribuirse á un plan préviamente combinado para desertar en extranjeras ó apartadas playas, ó para sublevarse á poco de la salida y conducir el galeon á cualquier punto de las Américas que conviniese á sus punibles designios. Ni escogitaban medios, ni les contenian las más atendibles consideraciones: ora se hallase la nacion en estado de guerra, ó en plena paz; ya fuese el buque á tierras enemigas ó ante los enemigos se hallara; ora recibiesen á bordo buenos víveres ó averiadas provisiones; ora se hallasen gobernados por capitan severo, arbitrario é iracundo, ó por uno de carácter

suave y conciliador, nada, absolutamente nada podia ser óbice para la realizacion de sus proyectos, porque sus proyectos eran hijos de una idea nacida de la fuerza irresistible de la necesidad.

No miremos nunca hácia abajo para inquirir el orígen de los males que á una sociedad ó corporacion aquejen, ni pretendamos buscarlo en circunstancias momentáneas ó transitorias; levantemos la vista, y si el mal consiste en la índole de la misma cosa que lo padece, fijémosla en el poder, que es quien por lo comun forma, caracteriza y modela, si es lícita la palabra, las instituciones y sociedades.

La vida de mar exige retribucion proporcionada á su índole, y sin pretenderse nunca establecer el equilibrio entre el precio y el trabajo, querian los Gobiernos obtener marinería. No se juzguen contradictorias estas palabras con las anteriormente expuestas cuando hice patente el oneroso precio á que en ciertas ocasiones tenía que ser pagada la gente de mar. Léjos de implicar contradiccion, pueden considerarse las unas como corolario de las otras, y así éstas como aquellas constituyen los fundamentos más sólidos de la aseveracion subrayada.

Ni el rey ni el general Uribe se atrevian á comprometer el éxito de una importante expedicion, y para adquirir dotaciones á propósito fijaron altos precios de enganche, desechando el recurso de las levas. ¿No implica este solo caso un convencimiento en el poder del mal régimen establecido? ¿Por qué entónces no se corregia? se objetará. Porque eran indispensables efectivas concesiones que tendiesen al equilibrio entre el trabajo de mar y la retribucion, y, ó tenía la corona que poner en planta algun sistema que por distintos medios condujera á idéntico fin, para que cesando la repugnancia

al servicio de los buques, se atajaran de una vez las deserciones y fueran familiarizándose los habitantes del litoral con los oficios propios del marinero. Lo uno entrañaba gravísimos inconvenientes, pues haciéndose consistir la mayor retribucion en aumentos de sueldos, llegaria á pesar sobre el Tesoro una carga insostenible en todo tiempo, y más en aquél: lo otro exigia un estudio serio y meditado, porque ante todo era preciso variar la organizacion de los buques; y como por lo comun propendemos á lo que sea de ménos estudio, adoptóse una medida derivada de buen pensamiento, sin duda, pero que no pudo madurarse para convertirla en sistema, por no haberse ocupado el poder de lo único que exigia algun exámen.

La gente de mar, y especialmente la de Guipúzcoa, proseguia eludiendo el servicio por cuantos medios le era posible, sin dejar empero de ejercer las industrias marítimas tan pronto como se ausentaban los ministros encargados de las levas; y esto, como es fácil de inferir, daba pábulo á sensibles abusos y vejaciones por parte de las autoridades de cada localidad, resultando en último caso mal servida la corona, incompleto el número préviamente exigido, y compuesta la recluta de aldeanos, proletarios y tragineros, á quienes sin haber nunca visto la mar, se les obligaba con marcada injusticia á tripular los buques de las flotas reales.

Si cada uno debia cumplir el servicio al Estado, unos por mar y otros por tierra, despréndese naturalmente que al primero fueran compelidos los que ejercian las industrias marítimas, y de ningun modo los habitantes de una zona interior que se dedicaban al cultivo de sus predios. No necesitaban, pues, los hombres que regian los destinos del ramo de ningun estudio especial para discurrir esta jurisprudencia exigida por el derecho,

la equidad y la justicia, solicitada por el bien comun, ¡qué mucho! reclamada con toda la valentía que presta la razon por las Juntas de los mismos pueblos guipuzcoanos.

Las de Hernani, Ayzarnazabal, Tolosa, Zumaya, Deva, Guetaria, Cestona, y otras cuya enumeracion seria difusa, quejábanse amargamente á la principal de su provincia, de los abusos que los alcaldes cometian, violentando en las levas á hombres extraños por sus oficios á la vida de mar para eximir á los marineros de profesion, ó imponiéndoles contribuciones pecuniarias para pagar á los alistados.

Peticion de las villas de Guipúzcoa para que vayan al servicio de las Armadas los que ejerzan la profesion de marineros, y no otros extraños á la mar

« Juan Martinez de Amilibia, dice, en nombre del Concejo y tierra de Ayzarnazabal *que los alcaldes ordinarios de la Villa de Zumaya por eximir á ella y sus vecinos marineros de ser conducidos para las reales armadas en las conducciones que se han hecho los años pasados, han intentado el meter en suerte de marineros, y han metido de hecho á muchos vecinos de la dicha tierra sin ser marineros ni haber egercido oficio de tales, y despues de haberlos metido en suertes les han hecho muchas molestias, queriendolos enviar por fuerza á egercer arte que no profesan, etc., etc.* . . . por tanto á V. S. pongo en el caso que fuese mas conveniente mandando al alcalde que es ó fuere de dicha Villa, que *no metan en suerte de marineros á ninguno que no lo sea ni le apremie á exercer oficio extraño ni le haga vejacion ni molestia alguna ni tampoco haga contribucion ni repartimientos para pagar marineros, etc.* . . . . » (1).

Esta peticion y las análogas de los citados pueblos fueron resueltas por la Junta superior de la provincia en un decreto, cuyo párrafo esencial es literalmente como sigue:

---

(1) Doc. 121, Leg. 4, Colec. de Varg.

«Que de aquí adelante las justicias ordinarias de la dicha Provincia no hagan ninguna cosa semejante á ninguna persona que no haya sido marinero y por lo *elevado* á los de la dicha tierra de Ayzarnazabal y de otras partes de esta Provincia, y estuvieren en litigar ante el Sr. Corregidor se ponga capítulo de instrucciones al diputado de esta Provincia para que procure de que se acaben y fenezcan dichos pleitos, haciendo restituir mediante justicia todo lo que se les hubiere llevado sobre la dicha razon=Las Villas de Deba y Zumaya apelaron del dicho proveimiento y pidieron testimonio=Ante mí Juan Lopez de Tapia.» (Este documento con su decreto corresponde al año de 1589.)

Decreto de la Junta á la instancia de las villas, accediendo á lo pedido.

Ahora bien: para tener noticia exacta del número de marineros; para saber quiénes ejercian este oficio y quiénes no; para que no fuesen alistados los que no lo ejercieran; para cortar los abusos con que los alcaldes de las villas de la costa vejaban á las poblaciones más interiores é impedir que les robasen vecinos completamente extraños á la vida de mar; para acceder, por último, á los deseos de los pueblos de Guipúzcoa, era indispensable inscribir á todos los habitantes de las poblaciones comprendidas en una zona limitada, que ejerciesen el oficio de marineros.

El rey hubiera evitado males ordenando entónces la inscripcion; mas sea que la Junta hizo completamente suyo el asunto sin dar cuenta al Gobierno, como es de inferir, ó que proseguia la inercia de los gobernantes, es el caso que años despues reprodujeron algunas de las villas el pedimento que se trascribe, á fin de que fuese visto por S. M.

Las villas de Guipúzcoa repiten diez y seis años despues el pedimento anterior, para que no sean compelidos al servicio de mar sino los marineros, elevando ahora la súplica al rey por medio de representante con poder otorgado en debida forma.

«Sepan cuantos esta carta vieren de poder, como nos los parroquianos, vecinos, moradores y comunidad de la tierra y Universidad de Ayzarnazabal, que estamos juntos y congregados segun lo hemos de uso y costumbre en las puertas de la

Iglesia parroquial de la dicha tierra, especialmente Juan de Zabala, Jurado mayor, y Domingo de Arriaran, asi bien jurado, y Juan Perez de Echave, diputado, y Juan Manuel de Amilibia y Domingo de Zatarain y Manuel de Agote y Marcos de Zutaica y Juan de Ibarra y Manuel Alcosta y Pedro de Echave y Domingo de Aristain y Juan de Iyureta y Ramon de Mantelota y Juan de Alcorta y Juan de Insaurregui y Domingo de Alcosta, otorgamos y conocemos por esta presente carta y decimos que siendo como somos nosotros caseros y personas que vivimos con la labranza de las tierras de mar, casas y caseríos, y en hacer carbon y en oficio de Carpintería y de Herrerías y en otros ministerios semejantes, y *no siendo como no somos marineros* que vivimos ni hemos vivido en oficio de marinería, *ni siendo útiles para ello*, el Alcalde ordinario de la villa de Zumaya, al presente y algunos de sus predecesores, en sus tiempos, *nos han alistado para marineros y metidonos en suertes para que los seamos y sirvamos en las armadas de S. M.*, haciendonos para ello fuerza, vejacion y molestia y prendiendonos mas personas para ello, é por que lo susodicho no se puede ni se debe hacer y es digno de remedio, damos y otorgamos todo nuestro poder cumplido cuan bastante es necesario y de derecho se requiere al dicho Juan Martinez de Amilibia, para que por nos y en nuestro nombre pueda parecer y parezca ante S. M. y cualesquiera sus Jueces é Justicias é en la Junta general que esta M. N. y M. I. Provincia de Guipuzcoa ha de hacer y celebrar en la su Villa de Ernani, y en otras de la provincia, y en razon de lo susodicho pueda hacer y presentar todas é cualesquiera pedimentos, requerimientos, testigos, escritos, escrituras y provanzas, etc., etc.» (Este documento lleva la fecha de 13 de Noviembre de 1605. Colec. de Varg., Doc. número 121, Leg. 4.)

El primero de los precitados documentos, además de manifestarnos el desórden y perjuicios que ocasionaban las levas, pone de relieve una justísima peticion de las villas de Gupúzcoa, decretada por la Junta en sentido favorable, como no podia ménos de acordar. El

segundo, repitiendo la queja y nombrando persona que la hiciese entender al rey en súplica de remedio, nos indica que habian sido estériles las medidas acordadas por la Junta superior, ó que debieron relajarse en el trascurso de diez y seis años que median de uno á otro escrito.

Las quejas pueden reducirse á estas palabras: *Que los alcaldes de las villas marítimas por eximir á los marineros de ellas del alistamiento en las flotas reales, sacan de otros pueblos hombres, que ni son del oficio ni jamás han explotado las industrias marineras; y siendo esto contra derecho, porque no deben verificar la prestacion de dicho servicio sino los marineros de profesion, suplicamos remedio á este abuso de fatal trascendencia.*

Si el procurador nombrado por los suplicantes llegó hasta las gradas del trono, y si tuvieron eco sus justas quejas, puede inferirse por la órden que el rey expidió en 5 de Octubre de 1607, para que comenzando por los pueblos de la costa de Guipúzcoa, *se formase una matrícula de todos los marineros efectivos que en ella hubiere sin exceptuar ninguno, y que no pudiera salir á pescar el que no estuviere matriculado, ni los matriculados á viajes largos sin licencia del corregidor del rey en la provincia.*

Hé aquí el espontáneo orígen de esa institucion tan combatida por algunos, no precisamente desde ahora, sino cuando llegó á perfeccionarse en el sentido de su mayor libertad. Las razones que impidieron su prosecúcion serán objeto del siguiente título.

VIII.

¿POR QUÉ NO PREVALECIÓ LA MATRÍCULA DE MAR EN 1607?

La cédula de 5 de Octubre de 1607 debia ser tan satisfactoria para los pueblos de Guipúzcoa que radicaban en la zona interior más próxima á la litoral, como enojosa para las ciudades y villas marítimas de la provincia.

Con su cumplimiento se evitaban los abusos que los alcaldes cometian en los pueblos de sus jurisdicciones comprendidos en la segunda zona; no eran llamados al servicio de los buques sino los que ejerciesen el oficio de marineros; cortábanse de raíz los males que á la nacion se inferian con las contínuas emigraciones para tripular los buques extranjeros pescadores del bacalao y de la ballena, y concluian de una vez las interminables cuestiones de pueblo á pueblo y de junta á junta ó de concejo á concejo, sobre el mayor ó menor número de gente que para las levas debian proporcionar.

Mas esto, segun ellos decian, era hollar sus fueros, conculcar sus derechos, y coartar las atribuciones de

sus municipios; y segun nosotros, era ingerirse el gobierno del rey en el gobierno y régimen interior de aquellas diputaciones, era cortar los abusos, era una medida que generalizándose tendia á igualarlos con los otros mareantes de la península, era regularizar la navegacion en buques extranjeros, era, en una palabra, hacerlos más españoles que guipuzcoanos, y ninguna de estas cosas podia convenirles, segun se infiere de sus propias cartas y del espíritu de la provincia.

Las levas dispuestas por sus diputaciones tenian que serles más cómodas, porque si un pueblo se negaba á entregar el número de hombres exigido, bastábale decir que no lo habia, y sin la inscripcion difícilmente se podia probar lo contrario: si otro alegaba una causa más ó ménos legítima para excusar á todos sus naturales del servicio, podia sin la inscripcion defenderla con más desahogo, y la inscripcion, por último, les cohibia hasta cierto punto nuevas peticiones que no se fundaran en la justicia y en la equidad. ¿Cómo, pues, habian de aceptar en silencio la medida los que reclamaban contra cosas de mucha ménos importancia?

Hízolo así la Junta de Guipúzcoa, y el gobierno del rey, que á imitacion de los pasados no se ocupaba de asuntos marítimos hasta que sobre ellos les hacian fijar la vista las representaciones ó peticiones de los pueblos de la costa, legislando en todo caso sobre el texto de ellas, no tuvo inconveniente en revocar de una plumada lo que en fuerza de la necesidad habia decretado para atender á una justísima reclamacion.

EL REY.

Licenciado Juan del Espinar mi Corregidor de la Provincia de Guipuzcoa. Por algunas causas que se han ofrecido y con- Anúlase el decreto sobre matriculacion de marinería.

siderado con mucha atencion despues de la órden que en cinco de Octubre de este presente año mandé daros para que en los lugares de la costa desa Provincia se hiciese *una matrícula de todos los marineros efectivos* que ahí se hallasen sin *esceptuar ninguno*, y que *no pudiesen salir á la mar á pescar el que no estuviese matriculado ni los matriculados á viages largos sin licencia vuestra;* he resuelto revocar la dicha órden y darosla (como en virtud de la presente lo hago) para que alceis la mano del cumplimiento y execucion della por quanto desde ahora la revoco y doy por nula y así lo decid al veedor y Contador Martin de Arostegui para que lo note en el asiento que de la dicha órden hubiere hecho en los Libros de su oficio que tal es mi voluntad. Dada en Madrid á diez y siete de Diciembre de mil seiscientos y siete años.=Yo el Rey.=Por mandado del Rey nuestro Señor.=Antonio Arostegui.

Si por una parte se tiene en cuenta lo que llevamos expuesto sobre Guipúzcoa, y por otra este decreto del rey anulando lo prescrito por reclamacion de diversas poblaciones, vendremos á caer en confusion lastimosa, de la cual se deducirian comentarios nada favorables para aquel gobierno, si no se leyese la cédula que el monarca dirigió á la provincia sobre el mismo asunto.

EL REY.

Carta Real dirigida á la Junta sobre la anulacion de la cédula de 1607.

Junta Procuradores cavalleros yjos dalgo de la mi muy noble y muy Leal Provincia de Guipuzcoa. Teniendo consideracion á la prontitud con que en todas las ocasiones de mi servicio aveis acudido con la gente de mar y guerra de esa Provincia, y confiado que lo continuareis cumpliendo con vuestras antiguas obligaciones y mucho celo de mi servicio, haciendo siempre cierta la satisfaccion que tengo de ello, he resuelto revocar la órden que los dias pasados mandé dar para que en los lugares de esa costa se hiciese matrícula de todos los marineros efectivos de ella, y que no se permitiese salir á la mar á la pesca

á los que no estuviesen matriculados sin licencia del mi Correxidor de esa Provincia, y aun que entendereis de él esta nueva órden, he querido avisaros de ella y deciros aqui aparte que me será muy agradable servicio la diligencia que yciere-des en las ocasiones de levas de marineros para mis Armadas, procurando que salgan los efectivos y *que no se escuse ninguno de ellos con los ynútiles de que tantos daños han resultado las veces que a havido falta en esto.* De Madrid á diez y ocho de Diciembre de mil seiscientos y siete años.=Yo el Rey.=Por mandado del Rey Nuestro Señor.=Antonio de Arostegui.

Concíliese, si es posible, la frase que comienza este escrito con la que le termina: «*la prontitud con que en todas las ocasiones habeis acudido con la gente de mar*,» con la advertencia de que, «*no se escuse ninguno de ellos con los inútiles, de que tantos daños han resultado las veces que ha habido falta en esto.*» El anterior escrito, como todos los de análoga índole, retrata la debilidad de la corona y la persistencia de Guipúzcoa: debilidad y persistencia que teniendo razon de ser, producen el fenómeno de unir estrechamente dos pensamientos que de otro modo se rechazarian.

La paráfrasis de la aseveracion no cabe en un libro, y para hacerla, seria necesario remontarse á un período que éste no abraza; mas puédese inferir recordando que el pabellon de los Alfonsos era sostenido en el mar por las provincias Vascongadas; sus marineros ejercian el arte con gran pericia; y sus pescadores, solicitados para el manejo del arpon por ingleses, franceses y holandeses, llegaron á adquirir justísima celebridad europea; sus materias productoras, codiciadas en el gran mercado de Brujas desde el siglo XV, requerian la exportacion en vasos propios, obligándoles á ser buenos constructores; y la pesca en el banco de Terranova, ya la ejerciesen bajo nacional ó extranjero pabellon,

habíales familiarizado con los azares del elemento hasta el punto de reconocer su mayor pericia la generalidad de los navegantes.

Razones eran estas muy poderosas para dar pábulo al exclusivismo, y tambien para motivar ciertas consideraciones de la corona; pero ni tal nombre merecen los miramientos de los monarcas, ni aquellas razones naturales originaban por sí solas ese lamentable exclusivismo, orígen de discordias y trastornos. ¿A qué conduciria la investigacion de las verdaderas? Infiéranse por los documentos; que á mi propósito sólo importa consignar los resultados, y éstos, léjos de causar admiracion, se ofrecen como derivaciones de circunstancias especialísimas.

Remóntense las miradas á la agregacion de aquellos Estados á la corona; recuérdese que sus naturales no conocian el idioma de Castilla ni áun en la época moderna á que aludo; no se olvide el carácter retraido y apegado á tradicionales costumbres de sus honrados pueblos; téngase en cuenta la organizacion de los buques y la índole de sus tripulaciones, á propósito para ahuyentar á todo hombre que en algo se estimara; recuérdese, por último, el excusable engreimiento de los vascongados, y se comprenderá perfectamente el orígen del exclusivismo, su repulsion hácia todo lo que tendiese á generalizar, y la política que con ellos usaba el poder. Hechas tales aclaraciones, no puede causar extrañeza la prontitud con que se anuló el decreto de 5 de Octubre de 1607, desapareciendo en un minuto lo que era derivado de reclamaciones justísimas de algunos pueblos de Guipúzcoa. ¿Hubiérale cabido la misma suerte si en vez del monarca, lo hubiese expedido la Junta de la Provincia? Retrocédase á su decreto, y en él se encuentra la contestacion.

Continuaban, pues, las ocultaciones, el abuso y la licencia; proseguian los actos coercitivos, la desercion de los hombres de mar á Terranova y á Flandes, y el secuestro de hortelanos y labradores en las levas: lo único que permanecia inalterable reducíase al estilo de las comunicaciones entre el poder y las Juntas; el uno siempre halagando, prometiendo siempre y casi siempre faltando á sus promesas; las otras representando, exponiendo sus servicios de tiempo inmemorial y casi nunca obedeciendo; y entre unas y otras cosas se hacia cada vez más difícil el reclutamiento de la gente de mar en el territorio guipuzcoano. Pero la necesidad, que apoyada en la razon y en la justicia prevalece de conveniencias particulares, y áun de la inercia de los gobiernos, hizo brotar nuevamente á la matrícula de un modo general. Si resucitaba débil en su contexto, desfigurada en la forma y de todo punto inútil para responder á los fines requeridos, el tiempo, circunstancias especiales y la índole del país se encargarian de volverle su equidad, vigor y conveniencia.

IX.

REAPARECE LA MATRÍCULA DE MAR.

El último de Octubre de 1625 firmó el rey la cédula que se copia:

Cédula de 1625 sobre matrícula marítima.

«Por quanto entre otras cosas, que he mandado asentar y establecer, tocantes al aumento de las fuerzas de la mar, y refuerzo de mi Armada del mar Oceano, he resuelto y mandado por un capítulo de la cedula dada oy dia de la fecha de la presente, firmada de mi Real mano, y refrendada del mi infrascrito Secretario, que se haga una matricula general en las costas de estos Reynos, de tóda la gente que usa en ellos el arte y oficio de la marineria, el qual capítulo es el que se sigue:

20. Y por que conviene que la marineria se aumente en estos Reynos, como cosa que tanto importa, asi para mis Armadas, como para los tráficos de mis Reynos, pesquerias, y trato comun de todas las costas, importa saber la gente que hay de esta profesion, y favorecerlos en quanto se pueda, para que se inclinen y aumenten, mando que en todas las

costas de estos mis Reynos y lugares maritimos de ellos, se haga una matricula general de todos los marineros que estuvieren avecindados en cada puerto, Ciudad, lugar ó villa, ó tienen continuada residencia en ellos, con distincion de los que son pilotos ó lo han sido, ó han tenido oficios de mandadores en Navios, los que son marineros ordinarios y grumetes, y los que son Calafates, carpinteros, y toneleros, y todos los que son artilleros, ó lo han sido y han navegado, y el tiempo que ha que lo usan: los arraeces de embarcaciones menores y barcos de reino, y marineros de ellos y pescadores con la misma distincion de tiempos que se han ocupado en estos oficios, sin que de esta matricula se escuse y exempte ninguno: la cual se ha de hacer con asistencia de las justicias de los tales lugares, y por las personas á quienes yo lo cometiere, debaxo de las penas que yo mandare poner para los que encubrieren alguno de los vecinos que hubieren profesado los dichos oficios. Y mando y declaro que todo oficio y servicio de la mar, que sea de Pilotos, maestres, contramaestres, guardianes, despenseros, alguaciles del agua, escrivanos de los Navios, carpinteros, calafates, toneleros (estos tres últimos como los hayan usado y usen en mis armas y servido en ellas), artilleros, marineros, grumetes, pajes, y cualquier otra cosa que toque á la navegacion, aun que sea, y hayan sido arraeces de barcos del servicio ordinario y pescadores, no se tengan por oficios, ni por ellos les pueda obstar impedimento alguno para gozar de todos los actos de nobleza, ni Abitos de las ordenes militares, con la misma honra y calidad que los Soldados que me sirven en la Infanteria.

Todo lo quàl quiero que se guarde, cumpla y ejecute en favor de las dichas personas, que usan y usaren el arte y oficio de la marineria, en la forma referida, y estuvieren asentados en la matricula general que se hiciere en la Provincia de Guipuzcoa, sin que en el todo, ni en parte, se vaya contra cosa alguna de lo susodicho. Y mando al Presidente de mi Consejo, y á los Alcaldes de mi casa y Corte y Chancillerias, y á los demas Consejos, Tribunales, jueces y justicias de todos mis Reynos, les hagan guardar, cumplir y executar la exemp-

cion contenida en esta cedula, y no consientan ir contra ello en ninguna forma, sin embargo de cualquier causa, razon, excepcion, ó derecho que se quiera alegar, ni leyes que haya en contrario: por que desde luego las doy y declaro por nulas y de ningun valor, y las abrogo y derogo en quanto fueren contrarias. Dada en Madrid á ultimo de Octubre de mil seiscientos y veinte y cinco años.»

Para establecer y generalizar lo prescrito, fueron comisionadas varias personas de categoría y de toda la confianza del rey. En el litoral de Levante lo fué el adelantado mayor del reino de Murcia, marqués de los Velez D. Luis Fajardo, recibiendo para tal fin las instrucciones que se copian:

Carta-oficio del rey al marqués de los Velez, encomendándole el establecimiento de la matriculacion marítima en el reino de Murcia.

« El Rey.=Marques de los Velez primo; mi adelantado Mayor del Reino de Murcia; por la falta grande que hay de gente de mar en estos reinos y los ya inconvenientes y daños que se siguen de eso á mi Real servicio y á la navegacion y comercio de mis vasallos, haviendo platicado sobre los medios firmes que se puede tener en encaminar y disponer el remedio de ello, he resuelto que se haga una Matricula generalmente en todos los lugares de la costa de la mar de los dichos Reynos de todas las personas que profesasen el ministerio de ella, sin que se reserve ni escuse á ninguno, por lo que conviene tener entendido el numero de todos los que al presente hay, y otra matricula particular de todos los que voluntariamente quisiesen asentarse en ella sin que por estar matriculados esten obligados á ir á servirme en mis Armadas mas que los otros, ni en esto se haya de innovar cosa alguna en la forma en que hasta aqui han salido á servir, y se entiende en las levas solo han de tener obligacion cuando saliesen á navegar ú otro viage de acudir al Escribano que en cada lugar tuviere la matricula á darle noticia de su ausencia para que conste y sepa la causa por qué se ausenta; y para la dicha gente mareante que se exercitase en las cosas de la mar y se asentasen voluntariamente en las costas de ese Reyno en la dicha matricula

Una matrícula general de todos los marineros del reino, y otra particular con varias exenciones á los inscritos.

particular les he concedido las exenciones y preeminencias contenidas en la cedula que trata de ello, y juntamente he mandado que en la ciudad de Cartagena haya Escuela de Artilleros para la mar que sean platicos de la marineria donde se exerciten y aprendan esta profesion y que demas de gozar de las dichas exempciones por razon de ser matriculados, gocen del sueldo que por premio se les ha de dar á los que mas se señalaren y aventajaren en el manejo de la artilleria, como mas particularmente se declara todo por las instrucciones y cedulas que he mandado despachar sobre cada cosa que se os envian con estas; y por lo tocante á los Artilleros he remitido al mi Capitan General de la Artilleria para que él lo cometa á los oficiales de ella que asisten en la dicha Cartagena, y combine que la egecucion de las dichas matriculas se haga por manos de quien se tenga entera satisfaccion: por la mucha que tengo del celo y amor con que me servis he querido cometeros y encargaros como lo hago, que executeis las dichas matriculas en todos los lugares de la costa de ese reyno valiendoos para ello de los mis Proveedor y Veedor de armadas, para que mediante vuestra autoridad se dé principio y disponga como combiene, y me avisareis de lo que se fuese ofreciendo; y acavadas las dichas matrículas me enviareis el duplicado de la copia que ha de quedar en poder de los dichos oficiales, que para todo lo susodicho, y para ello os doy comision facultad y tan cumplido poder como se requisiere y es necesario. Y mando al mi Corregidor de Murcia, Lorca y Cartagena y á los Alcaldes Mayores y demas justicias de dicho Reyno que cada uno en su jurisdiccion os asistan á la egecucion de ello, que asi combiene á mi servicio. Dada en Valvastro á veinte y nueve de Enero de mil seiscientos veinte y seis años.=Yo el Rey.=Por mandado del Rey nuestro Señor, Bartolomé Anaya Villanueva.»

Le acompaña instrucciones detalladas para el planteamiento de la matrícula.

Antes de decir una palabra sobre este documento, conviene exponer las exenciones que se otorgaban á los que voluntariamente se inscribieran en la matrícula particular.

Exenciones concedidas á los que se alistaran en la matricula particular.

No sean presos por deudas, ni embargados sus barcos, redes y utensilios de pesca, ni sus vestidos y camas.

« No pueden ser presos y executados en sus personas por qualquiera deuda que deban, y á los pescadores no se les pueda embargar ni executar en los barcos y redes y ato de genero de gente de mar y dueños de barcos y navios en que navegaren excepto habiendolos Yo dejado apoderado ó tomado dinero al riesgo de ellos ó siendo dinero tomado para su fabrica adovio y apresto, ni se les embarguen sus baxeles, ni cosa de ellos que impida sus navegaciones aun que sea para cosas de mi servicio sin que preceda expresa orden mia para ello, y procurando que qualquier servicio le hagan de su mera voluntad, ni se les embarguen los vestidos y camas suyas y de sus mugeres. Que puedan traer armas ofensivas y defensivas en cualesquier lugares de estos reinos aunque sea tocada la campana de la queda.

Uso de armas, áun despues del toque de queda.

Exencion de oficios concejiles, y sus casas de huéspedes ó alojamientos.

Asi mismo traigan y exerciten los arcabuces en los dichos lugares por ser gente que viven en las marinas que son infestadas de enemigos, excepto en sotos y bosques vedados mios y de particulares. Sus casas sean reservadas de huespedes y soldados y sus personas de oficios concejiles de la república, y particularmente repartimiento de bulas y corredurias y de acudir á las velas alardes y muestras; no se entienda con ellos las Pragmaticas de los trages y vestidos y los puedan traer como los demas que me sirven en la Milicia, y que la dicha gente se prefiera en los navios de marchantes á los que no estuvieren matriculados y lo mismo en los galeones de la plata y en las flotas y demas navios de la carrera de las Indias y se les haya de dar plaza de marineros y demas oficios de ellos, en cuya execucion mando, que en la casa de la contratacion de las Indias que reside en la Ciudad de Sevilla, el mi Presidente y Jueces oficiales de ella y las justicias ordinarias en los demas lugares de estos reinos, tengan particular cuidado de la observancia de lo referido y obligando á los maestres y dueños de los dichos navios á que los reciban.

Ampliacion en las leyes suntuarias como los demás que sirven al rey en la milicia, y preferencia para dotar los galeones de la plata y buques mercantes.

El un padre que tuviere quatro hijos que sean marineros y me sirvan en mis Armadas no pague pecho el tiempo que en ellas sirvieren, y que aunque mueran los dos, como queden en ella sirviendo los otros, goce de la misma exencion.

Y para que mejor se les cumplan y guarden estas exenciones mandaré nombrar en cada distrito un Juez conservador á quien puedan acudir en caso que las Justicias no les guarden las cosas aqui contenidas, para que él las haga guardar procediendo contra los que las quebrantaren como á inovedientes de mis mandatos. Se nombra en cada distrito un Juez conservador.

Todas las quales gracias y prerrogativas guardareis en todo y por todo según y como en esta cedula se quiere, sin poner en ello escusa ni dificultad alguna á todas las dichas personas, etc., etc.

Dada en Madrid á último de Octubre de mil seiscientos veinte y cinco años.=Yo el Rey.=Por mandado del Rey nuestro Señor, Bartolomé de Anaya Villanueva.» (Colec. de Varg., Legajo 4, Doc. núm. 57.)

Comentarios sobre la cédula de 1625.

Párese mientes en todo lo expuesto, reflexiónese sobre el carácter del país y la organizacion del servicio de los buques; léase en seguida, aunque sea rápidamente, el documento refrendado por Anaya de Villanueva, y diga el lector si ha comprendido la causa, conveniencia ó razones que pudieron motivar la reaparicion de la matrícula en semejante forma.

Una matrícula general donde constasen todos los marineros del reino, y una particular expresiva de los que voluntariamente se inscribiesen, concediendo á éstos ciertas exenciones, *sin que por estar matriculados contraigan la obligacion de servir en las reales armadas más que los otros, ni en ello se haya de innovar cosa al-*

guna en la forma en que hasta ahora han salido á servir..... Entónces, ¿para qué las exenciones?

Para que al ausentarse á viajes largos dieran noticia de su ausencia al escribano que en cada lugar tuviese la matrícula, y si el aviso no se daba y la ausencia excedia de medio mes, perdian todo derecho á aquellas. Examinemos, pues, las exenciones para apreciar lo que perdian.

1.° *No pueden ser presos y ejecutados en sus personas por cualquiera deuda que deban, y á los pescadores no se les puede embargar ni ejecutar en los barcos y redes y ato de género de gente de mar, sin órden expresa del rey.*

Esta concesion, hecha aún con más amplitud á los mareantes de la corona de Aragon desde el reinado del primer Jaime (1), ratificada por Pedro III, Alfonso III, Jaime II, Alfonso IV, Pedro IV, Juan I, Martin I, Fernando el de Antequera, Alfonso V y Juan II, continuada en Castilla por la reunion de ambas coronas y en uso asimismo en ésta desde Alfonso el Sabio hasta Don Juan II (2), poníase ahora en vigor por la relajacion que con la decadencia de la marina habia sufrido;

---

(1) Colec. de Barc. A. 4.° N.° 1. N.° 4. N.° 22.

(2) D. Juan por la gracia de Dios, etc. A los Oidores de la mi Audiencia, y Alcaldes y Alguaciles de la mi Corte é de todas las ciudades, Villas y Lugares de los mis Reinos y Señorios, asi eclesiásticos como seglares, etc. . . Otrosí tengo por bien y es mi merced que las tales personas que ansí recibieren sueldo para ir en el dicho mi servicio, que ellos, ni sus mugeres, ni sus fiadores, ni sus bienes, ni cosa alguna de lo suyo no sean prendados ni presos por deudas algunas que deban ó hayan á dar á otras personas en cualquier manera, ni corra pena alguna contra ellos en el dicho tiempo desde que tomaren sueldo hasta que tornen del dicho mi servicio: etc., etc.

. . . .

Dada en Medina del Campo á siete dias de Diciembre, año del Nacimiento del nuestro Señor Jesucristo de mil é cuatrocientos y veinte y nueve años. =Yo el Rey.=Yo Diego Romero la fice escribir por mandado de nuestro Señor el Rey.=Registrada.

y entónces como ahora tendia más bien al fomento de las industrias marítimas que al provecho exclusivo de los mareantes, así como los indultos y moratorias para los delincuentes se encaminaban al mayor alistamiento de hombres voluntarios en las expediciones reales.

No era, pues, nueva concesion la que Felipe IV otorgaba á la gente de mar de sus reinos que quisiese ingresar en la matrícula, ni por otra parte tan ventajosa que excitara al servicio del rey; y si poco ó ningun aliciente se les ofrecia con esta, mucho ménos se les brindaba con las demás exenciones, porque conociendo cada una un orígen tan antiguo como la primera, hallábanse concedidas, y los mareantes con derecho á su disfrute.

¿Quién ignora que el uso de armas se hallaba concedido por los reyes de Aragon á los prohombres de la ribera del mar, guardianes de playas, y por último á todos los mareantes del reino, á quienes no solamente aquella corona, sino la de Castilla, obligaba á llevarlas propias, y multábase á los capitanes de naos si admitian algun tripulante sin las preceptuadas?

Y esto se pretendia resucitar como si no se hallase otorgado desde antiquísima fecha, y áun recientemente concedido (1583) á la provincia de Guipúzcoa por conducto de su capitan general García de Arce, en nombre de Felipe II; y repetido y generalizado por Felipe III en las ordenanzas de 1606. El artículo VIII de las llamadas *Ordinationis Ripariæ*, sancionadas por Jaime I de Aragon en 1258 para la policía y régimen de los buques mercantiles, dice así:

«Mandamos: que los demás marineros de la nave lleve cada uno de ellos loriga y capacete de hierro ó gorra maresa, escudo, dos lanzas, espada ó sable, etc. Y si dichos marineros no tuvieren el mencionado ar-

mamento, no podrán los patrones de las naves y leños llevarlos; y si los llevaren, pagarán por cada marinero cincuenta sueldos de multa.»

La ley IX, tít. XXIV de la partida II, prescribe á los marineros el uso de *cuchillos* ó *puñales*, é *serraniles*, é *espadas*, é *fachas*, é *porras*, é *lanzas*, *lorigas*, *lorigones*, *ballestas*, *escudos*, etc.; y áun ántes de que dicha ley fuera escrita, habia el sabio Alfonso celebrado un convenio con varios hombres de mar, para que fuesen cómitres de sus galeras, ordenándose en aquel contrato (año 1252) el uso de armas á las tripulaciones (1).

Desde aquellas remotas fechas venian sancionándolo todos los monarcas, así de Aragon como de Castilla, y quedó establecido por los Reyes Católicos en la reunion de las coronas como consecuencia indispensable del servicio que los marineros debian prestar.

¡Llamábase á esto privilegio, y no obstante, eran multados los patrones que recibiesen en sus bordos á los que no quisieran hacer uso de él!

La aplicacion, pues, de la palabra tiene en este caso la misma exactitud que si llamáramos privilegio al uso de armas *que se le exige al soldado en activo servicio*. Se dirá que el matriculado no se hallaba en idénticas condiciones; pero obsérvese que debia prestar varias campañas, sirviendo como tal soldado de mar en cada una de ellas, y como no eran seguidas, ni conocido el intervalo de una á otra, podia compararse su situacion á la de un individuo de las actuales reservas, sin sueldo como éste, pero con igual derecho al abono de los períodos de descanso como tiempo de servicio. De aquí los treinta años que se prefijan en la ordenanza.

---

(1) Insértase íntegro en el primer tomo de la obra titulada *Marina Española de la Edad Media*.—(*Apéndice*.)

He dicho que las exenciones concedidas á los marineros no podian surtir el efecto que el gobierno del rey deseaba, por ser unas nominales, ilusorias las más, *casi irónicas algunas*, otorgadas todas desde muy antigua época y relajadas en su mayor número, porque el desden con que era mirado todo lo que tenía relacion con el mar, unido á otras causas poderosísimas, ahuyentaba del oficio á todos los hombres honrados, sin que el disfrute de tales concesiones les compensara los sufrimientos que debian arrostrar, y mucho ménos la estimacion que iban á perder. Pero si todas eran inútiles, hay una entre ellas que por su conclusion *contraproducente* merece detenido exámen.

«Que todo oficio y servicio de la mar, etc., no sea un impedimento para gozar de todos los actos de nobleza con la *misma honra y calidad que los soldados que me sirven en la infantería.*»

Esta declaracion, que corrobora el menosprecio en que estaba la clase, era muy suficiente para destruir las demás exenciones, áun suponiendo que tal nombre pudiera merecer alguna de las concedidas. Su glosa puede hacerse con estas palabras: *Mi soldado de tierra es más distinguido que mi soldado de mar, y quiero que éste no lo sea ménos que aquél; pues declarémoslo así.*

Y para que fuesen igualmente distinguidos, ¿bastaba que el rey lo quisiera ó que la opinion pública lo proclamara? ¿bastaba una Real cédula, ó era precisa una trasformacion de la clase en el sentido en que quisiera aparecer? ¿podia conseguir esto la voluntad del rey ó la de la clase que habia de ser trasformada? Para esto último, ¿bastaba un solo dia, ó debia mediar el olvido de lo que la clase era por medio de la explícita manifestacion de lo que queria ser? Y para que se pusiese en juego esta voluntad, ¿no se necesitaba estímulo?

Y para que el olvido precediese, ¿no era menester tiempo?

Pues con verdadero estímulo llegaria tiempo andando la gente de mar á rehabilitarse en la opinion, y no de otro modo por muchos que fueran los deseos del rey y grande la conveniencia de la patria. Por tanto la declaracion, más que inútil, equivalia á demostrar á todo el mundo lo que álguien podia haber ignorado; era pregonar el menosprecio en que se hallaba la misma clase que se pretendia rehabilitar en la opinion.

Mas si prescindiendo de esto nos quisiéramos persuadir de la ineficacia de las concesiones, bastaria reflexionar: 1.° Que el gobierno del rey sólo queria obtener con tal cédula un padron estadístico de la gente de la costa, con expresion de sus alteraciones, para que en todo caso le constase dónde se hallaba cada marinero. 2.° Que para estimularlos á inscribirse voluntariamente les concedia ciertas ventajas. 3.° Que fué escaso el número de inscriptos. Luego las llamadas ventajas no llegaron á serlo ni siquiera lo poquísimo que seria menester para llenar sus fines. No creo sea otra la lógica consecuencia de aquellas premisas. Añádase á esta consideracion la de ser la medida contradictoria, y cualquiera de ellas, y las dos juntas, dicen *à priori* los resultados que debia producir la cédula de 1625 (1).

---

(1) La Junta de la provincia de Guipúzcoa comprendió el valor negativo de las exenciones, y expúsolo así de un modo algo enfático, pero oportuno, en la segunda frase que se subraya del siguiente documento, cuyo escrito revela por otra parte la intencion de la provincia al oponerse á la órden de matriculacion. Dice así:

«Hánse visto en esta Diputacion dos cartas de V. S. etc. En cuanto á nombrar yo personas que asistan á V. S. para ejecutar la matrícula, lo hiciera de buena gana si en las Juntas Generales *no estuviese decretado lo que pretende hacer* en la defensa de sus razones, lo cual tengo obligacion de se-

No inscribiéndose los marineros en la matrícula particular, podian ejercer las industrias marítimas y eludir el servicio en los buques de la Armada, lo cual no les era tan fácil en el caso contrario; ¿quién, pues, habia de ingresar en la *preferente*? Más aunque en la esencia desaparecia la institucion llamada matrícula de mar, conservando sólo el nombre, se ve en su índole el fundamento de lo que la necesidad por voz de la justicia y del respeto al derecho habria de exigir, que era lo que veinte años ántes se habia establecido y á poco derogado.

En resúmen, ¿para qué servia la cédula de 1625? ¿qué fines llenaba? ¿favorecia al individuo? no: ¿era conveniente para el Estado? no: ¿evitaba las levas? tampoco: ¿cohibia el desórden y el abuso? mucho ménos. Pues entónces, ¿cuál fué la intencion que debió presidir al escrito? No puedo adivinarlo; pero cualquiera que se fije un poco en esta ordenanza, no sabrá qué admirar más, si la candidez del gobierno del cuarto Felipe al presumir que los marineros se apresurarian á servir al rey por honor, ó la *malicia inocente* con que llamaba privilegios ó exenciones á lo que más bien merecia el nombre de cargas.

Y no obstante, ofrécese en este punto una consideracion de mucho peso. ¿Quién al ver juntas las cédulas de 1607 y 1625 no pondria espontáneamente la justicia,

---

guir, y ninguna mano para tratar de otra cosa, etc., etc. . . . . *Los marineros de esta costa*, *como son tan hidalgos no desean más honores de los que tienen*, y en las Juntas que se han hecho solamente piden que S. M. les mande cumplir lo de las invernadas..... En cuanto á la persona que V. S. pide para la leva ordinaria de marineros, se ha mirado la costumbre que se ha tenido en otras ocasiones semejantes, y parece que en ellas S. M. ha escrito siempre á la provincia lo que deseaba y mandaba, etc., etc., etc.

De mi Diputacion, á 9 de Julio de 1627.» (Col. de Varg., núm. 65, Leg. 4.)

la libertad y el derecho al lado de la última, obligando aquella á servir al rey á los que ejerciesen las industrias de mar, mientras que ésta á nada ni á nadie imponia obligaciones?

Pero veamos los resultados.

El servicio, fuese en las armadas ó en los ejércitos, era ya obligatorio. Por la primera cumplíanlo en la mar únicamente aquellos que se dedicasen á las industrias marítimas, es decir, los marineros de profesion. Por la segunda eludian éstos el deber continuando con tranquilidad en su ejercicio, y eran constreñidos á dotar los buques de la armada los hortelanos, arrieros y segadores.

¿No es verdad que ahora abogan el derecho y la equidad por la primera cédula? Sí; que cuando debe cumplirse un servicio inexcusable estará siempre la justicia en favor de la medida que obligue á su cumplimiento á quienes por razon natural les corresponda, y nunca por la que excluyendo á éstos infiera un ataque al derecho de la gran mayoría de los individuos. Lo uno será siempre libertad; lo otro no podrá ser más que desórden y licencia. La narracion lo irá demostrando; mas obligan á hacer una etapa en nuestro camino las consiguientes representaciones de la provincia de Guipúzcoa.

La Junta de Guipúzcoa representa en contra de la matrícula de mar.

«Señor.=La Provincia de Guipuzcoa dice que el Rey nuestro Señor Padre de V. M., que Dios tiene, por cedula de 5 de Octubre 1605 (1), refrendada de Antonio de Arostegui su Secretario de la Guerra, mandó al Corregidor de ella que con asistencia del Veedor matriculase los marineros que havia y hubiese adelante en todas sus costas, y no saliesen á pescar

(1) Deberá decir 1607, como queda expuesto en la cédula de derogacion.

ni á otras cosas sin su licencia como mas en particular contiene la copia que presenta de la dicha cedula.=Y quando llegó á noticia de la dicha provincia representó á S. M. los muchos inconvenientes que de esta orden resultarian, y haviendolos oydo y considerado mandó én cedula de 18 de Diciembre de 607 derogar en todo y por todo, mandando, que no se hiciese novedad como asi mismo consta por la copia que presenta.=Y que agora estando en quietud y continuando el servicio de V. M. como siempre (1) ha venido á su noticia que no obstante lo referido tiene orden nueba Martin de Arostegui para que haga la dicha matricula, de que ha inferido que esto procede de informacion hecha de personas que no estan bien enteradas ni afectas á una Provincia de tanta nobleza y lealtad y veras con que siempre ha servido y sirve á sus Reyes y Señores naturales, de que hay tantas pruebas quanto es notorio, y para que á V. M. le conste de los inconvenientes y perjuicios que de esto se sigue, representa á V. M. con debida umildad, que esta Provincia y sus Hijos siempre han acudido con la fidelidad, ánimo y fuerzas que se sabe en las ocasiones que se han ofrescido Padres por Hijos posponiendo sus vidas y haciendas en mar y tierra con su valor y esperiencia, de que han resultado tan loables servicios, y esto por aficion y inclinacion natural á su Rey y Señor sin dar ocasion á que se les falte de las esenciones y livertades y nobleza que tienen, manteniendose en mayor reputacion á noticia de los enemigos del que seria si se diese lugar á señalar número ni matricula, porque es sin duda, que no seria tanto de mas que si de este modo llevase efecto seria total causa para cesar el ministerio, porque los que son honrados y lucirian mas con la continuacion de este arte, dejaran el usarle y sus hijos y descendientes, por haberse criado con livertad y servido á V. M. y sus progenitores con ella de su mera voluntad, y respecto honrados y no forzados para las fábricas de Galeones y Vajeles y todo el

Expone la nobleza, lealtad y veras con que siempre ha servido á sus reyes y señores.

(1) El continuar como siempre constituia la razon más poderosa para que el rey tomase una medida que atajara el abuso, las ocultaciones y la licencia.

comercio temia el mismo inconveniente, y reducirian este exercicio á otro por no andar pidiendo licencia cada vez que hubiesen de salir á pescar ó á navegar, y cesaria el criarse ninguno en esto; con que no puede haber mayor causa para que totalmente falte la crianza y multiplicacion de marineros, que está perdiendose el trato principal de esta provincia, asi del que se tiene en Terranova que es sustento tan general como se sabe el llevar las mercadurías de fierro, herraje y otra diversidad de instrumentos que en ella se labran al Andalucía y Indias para el servicio de V. M. en los Galeones y Vajeles que se labran en Guipuzcoa de marchante, y es este un seminario en que se crian mejor y salen Platicos para las Armadas de V. M., y es sin duda que á llevar efecto la matricula quedaria postrado todo por no sugetarse á tan apretado modo como el de no poder navegar sin licencia de un Corregidor, y para comprovacion de esto y de lo que siempre procuró conservar el uso y costumbre de aquella Provincia mandó el Rey nuestro Señor, Aguelo de V. M., que Dios tiene, en una ocasion precisa, que se hiciese leva de cantidad de marineros aun que fuese con alguna violencia, y haviendosele representado de parte de la Provincia los inconvenientes que de ello resultarian mandó en cartas de 16 de Enero de 1583 y 16 de Julio de 1586 y en 10 de Mayo de 1589 y en 16 de Setiembre de 1597, que las levas y conducion que se hiciese de gente de mar en aquella Provincia fuese con mucha suavidad á su voluntad y por la orden que diese la misma Provincia, en consideracion de su mucho amor y lealtad y satisfaccion que tenia de que acudirian todos á servirle sin alterar la costumbre en que siempre han estado, como consta de las dichas cuias copias presenta, y siendo esto asi y que hoy en dia sin novedades semejantes acuden al servicio de V. M. con tanto amor y fidelidad como lo hacen, pues demas de la gente que a dado á la Real Armada y Escuadra de aquella Provincia han tripulado las quarenta zabras que efectivamente están en el Pasage sin balerse de otros Hijos que los suios, no será justo que sean marcados como si fuesen forzados, y no consiste en esto el haver ó no marineros, sino en que V. M. sea servido de man-

Dice que aquel es un seminario donde se crian mejor y salen plàticos para las Reales Armadas.

Que los reyes anteriores tenian mandado se levantase la gente de mar en aquella provincia con mucha suavidad, á su voluntad y por la órden que diese la misma provincia.

dar que sean bien tratados y estimados y bien pagados, sin permitir que al cavo de dos y tres años que han andado navegando sin bolber á sus casas buelban á ellas rotos, mal parados y por tierra pidiendo limosna quedandoseles á deber muchos Ducados de los biajes de Arayas y Brasil, asi del sueldo como de raciones, sin cumplirseles nada de lo que se les ofrece quando salen de sus casas no dejandoles bolver á ellas conforme el acuerdo que con ellos se toma, y que al cavo se retiran para causar mayor lastima y desanimar á otros que se abian de introducir á lo mismo: esto Señor es el unico remedio y no el andarlos matriculando, que nadie sirve bien forzado y mas esta gente que de su naturaleza siendo libres son tan celosos y amigos de onrra y reputacion por sus obras y amor particular al servicio de su Rey y Señor natural como lo es V. M., á quien suplica por todas estas causas y otras muchas, que por no cansar á V. M. no se refieren, sea servido de mandar que no ponga en execucion Martin de Arostegui la orden que tiene de matricular, pues de ello no servirá sino de mucho desconsuelo y incombeniente, por cuia causa los Señores Reyes antecesores no han permitido que se execute esto en que recibiran de V. M. la misma merced y fabor como lo espera de su grandeza y procuraran merecersela á V. M., etc.» (Doc. núm. 61, Colec. de Varg., original Arch. de Guipúzcoa, año de 1626.)

¿Qué motivaba el anterior escrito? Ahora no habia, como en 1607, prohibicion alguna, ni limitacion para ejercer las industrias marítimas; podia seguir el abuso y la licencia; era lícito pescar y navegar incondicionalmente y sin el compromiso prévio de cumplir en la Armada un servicio imprescindible; sólo se exigia á los marineros la declaracion de sus nombres y profesion con el único fin de conocerse el número como dato estadístico: hé aquí la oposicion que en aquel documento se manifiesta.

El planteamiento de esta matrícula fué encomendado

en la costa de Cantábria á Martin de Aróstegui, miembro del Consejo de Guerra del rey, hombre afable, conciliador y justo, segun se deduce de sus cartas á la provincia de Guipúzcoa (1); mas la tolerancia del consejero y sus plausibles intenciones de armonizar los decretos del rey con el interés de los guipuzcoanos, estrellábanse por lo comun contra la resistencia más ó ménos pasiva de quienes, por culpa en parte de los gobiernos, no podian ceder un ápice de su exclusivismo.

Tanto se retardaba el cumplimiento de lo ordenado á Martin de Aróstegui por el rey, que al cabo tuvo que dirigirle la siguiente carta:

---

(1) Véase una de tantas dirigida al presidente de la Junta de San Sebastian:

« V. S. se acordará de la órden que hubo de S. M. para que en las tres provincias de Guipúzcoa, Vizcaya y quatro villas se executase lo que toca á la matrícula general de la gente de Mar que hubiese en ellas para saver el número, cantidad y calidad de la gente y los viages y ausencias que hubiesen de hacer y los que se pudiesen hallar, siempre que la ocasion lo pidiese, y por qué en los otros dos partidos se ha dispuesto y executado lo que S. M. a mandado y he embiado las relaciones de los Marineros que hay en cada uno de ellos, y aunque en la Junta general de Guetaria se trató de ello y segun he entendido se encargó á los junteros de la villa de San Sevastian que apurasen lo que havia havido en la materia y las causas en que V. S. fundaba su pretension para que esta órden no militase en los Lugares marítimos de esta Provincia, y veo que hasta aora no se ha hecho diligencia alguna pues *(está en blanco)* me buelbe á mandar por carta de *(está en blanco)* Agosto (de que ba aquí copia) que avise luego el estado que esto tiene y la causa por que se ha dilatado la execucion de lo que toca á la Provincia. Suplico á V. S. mande conferirse y resolver con toda brevedad lo que juzgare por combeniente en la materia, y que si se hubiese de encargar alguna diligencia al Agente se haga luego y se escriva á S. M. representando las causas y motivos que V. S. tiene para que se sobresea ó revoque la órden que está dada, porque mientras no tuviese otra en contrario será forzoso que yo execute la que S. M. me tiene dada por ser la tercera que he recibido. Dios guarde á V. S. muy largos y felices años como deseo. Pasages 22 de Setiembre de 1626.—Martin de Aróstegui.»

Pide cuenta el rey á Martin de Aróstegui del estado de la matrícula cuyo planteamiento le encomendó.

«El Rey.=Martin de Arostegui, Comendador de San Coloiro, del mi consejo de Guerra; ya saveis que habiendo mandado que en todas las costas de estos Reynos se hiciesen Matriculas de la gente Mareante por la importancia de que en primer lugar esto se estableciese en los partidos de Cantabria, os cometí la Superintendencia y execucion de ellas para que acudiendo á ello personalmente persuadiendo y allanando á todos, se facilitase y dispusiese como cosa muy combeniente remitiendo por entonces la demostracion que se debia hacer con los Marineros de los dichos partidos, y particularmente con los de esa provincia de Guipuzcoa que reusando de servir en mis Armadas navegan en navíos Extrangeros. Y porque ha dias que en los otros partidos de Vizcaya y las quatro Villas se han executado las matriculas y no se save que en ese donde vos asistis se halla hecho, siendo la forma de ellas principalmente enderezada á evitar las dichas navegaciones, conviene que luego me aviseis el estado en que estan las dichas Matriculas y embieis la informacion que hicisteis de los Marineros que iban á servir á los enemigos, por lo que conviene tenerlo entendido y prover de remedio en todo. De Madrid último de Agosto de 1626.=Yo el Rey.=Por mandado del Rey nuestro Señor: Clemente de Ochandiano.» (Doc. núm. 56 de la Colec. de Varg., original archivo de Guipúzcoa.)

Por si la lectura de esta carta no corroborase la verdadera intencion de la provincia al resistir la órden del rey, véanse los renglones que siguen dictados por la Junta de la misma para que sirviesen de norma á todos sus pueblos:

«Vayan en cada leva dos diputados en nombre de ella (de la provincia) y asistan en los lugares que se hiciese durante ella (la leva) y no se permita que se haga fuerza á nadie aqui contra su voluntad que se haya de ir á embarcar en manera alguna (1), y no se haga matricula general, pues no se ha

(1) Pero como nadie la tenia, ni era lógico que la tuviese, es claro que las levas no podrian verificarse y el servicio se quedaba sin cubrir.

permitido jamas en Guipuzcoa y se ha *mandado de no usar de las órdenes dadas para ello.*» (Testimonio de reales decretos, ordenanzas, etc., levantado por la provincia de Guipuzcoa en 25 de Febrero de 1666. Doc. núm. 94, Colec. V., original en el archivo de S. S. leg. y Caxon de armadas.)

Despues de tan explícita declaracion debemos hacer caso omiso de la provincia de Guipúzcoa, que venia á constituir un Estado dentro de otro Estado, y que lo mismo se resistia á las levas, que á las matrículas, que á facilitar sus contingentes para los ejércitos, que á todo, en fin, lo que propendiese á igualar á sus naturales con los otros de la nacion. Les hemos visto resistir á Felipe II lo mismo que al tercer y cuarto Felipe, y si continuase insertando el caudal de documentos que tengo ante los ojos, les veríamos proseguir su oposicion en los reinados posteriores.

No lo haré, no exhibiré otros en lo sucesivo que los indispensables para apoyar mis palabras; y si me he detenido en los que se refieren á Guipúzcoa, es con el único fin de hacer patente que su resistencia á las matrículas, hija de un sistema continuado, léjos de hablar en contra de la institucion, da á entender que se la consideraba como un medio de atajar abusos, poniendo término á las justas reclamaciones de los habitantes del interior, que eran forzados á servir en el mar mientras que los marineros eludian maliciosamente este su principal deber.

Mas reconozcamos á fuer de imparciales que este exclusivismo se hallaba provocado por la incuria del poder hácia todo lo que tenía relacion con la marina, y especialmente con su personal. Si no se pagaba á los hombres que la corona tenía en sus bajeles, ni eran cumplidas las ventajas que se les habia ofrecido para atraerlos; si la provincia de Guipúzcoa, no obstante las

contemplaciones de los reyes para con sus hijos, se veia defraudada en la satisfaccion de sus quejas y seguian padeciendo sus marineros desnudez y hambre, sin conseguir, al igual en este punto que las otras provincias de España, que no se confundiese en un galeon al hombre honrado con el delincuente; si, por último, veia á los gobiernos faltar á sus más solemnes promesas; ¡qué mucho que tuviera por falaces las que en lo sucesivo emanaran de la corona! (1)

---

(1) Si se pretende una prueba de este aserto, véase la más palmaria en la que dan hoy sus hombres al corresponde á los llamamientos del Gobierno respecto á marina.

El 2 de Febrero de 1865 se inició un convenio con el Señorío de Vizcaya y provincia de Guipúzcoa, por el cual comprometíanse sus Diputaciones á contribuir con cierto número de hombres para la Armada. En 23 de Marzo del mismo año, despues de ligeras modificaciones en las cláusulas primeramente pactadas, convino el Señorío en dar veinticinco marineros y siete la provincia, por semestre, durante cinco años, debiendo, trascurrido este período, contribuir en justa proporcion á la matrícula de sus cofradías, como las demás provincias del reino. *(Nota de esta segunda edic.)*

Este contrato se ha cumplido con exactitud respecto á los números; mas como terminase en este año de 1870, y no se hallaran aún en estado de poder cumplir el segundo extremo, por causas alegadas en el escrito de las Diputaciones, se les prorogó por cinco años más, comprometiéndose en cambio á aumentar cinco hombres Vizcaya y uno Guipúzcoa, ó sean hasta treinta la una y ocho la otra, y á que formasen un personal escogido.

Hé aquí las comunicaciones más importantes mediadas sobre este asunto:

«M. de M.—Seccion de Marinería.—Convocatorias en las Provincias Vascongadas.—Ilmo. Sr.—Para evitar dudas y reclamaciones respecto al modo de apreciar las circunstancias que con arreglo á ordenanza han de reunir los individuos que componen los contingentes de marinería que las Provincias Vascongadas deben entregar semestralmente á la Armada, y no ofreciéndose dificultad alguna por lo que hace á las físicas, toda vez que se sujeta á aquellos á un reconocimiento facultativo ántes de su admision; S. A. el Regente del Reino, de acuerdo con el Almirantazgo, ha venido en disponer que la profesion de marinero se acredite justificando que dichos individuos se hallan inscritos en las cofradías de mar respectivas, y que se ejercitan en las industrias marítimas.

Ahora bien; gozando la gente de mar de esas Provincias de envidiable y justa reputacion como esforzados y hábiles marineros, conveniente fuera

El orígen, pues, de males y trastornos busquémoslo en aquellos gobiernos más que en Guipúzcoa.

¡Qué lástima! La síntesis de la historia marítima de Castilla es la historia detallada de los pueblos vascongados; si otro hubiera sido el proceder de los reyes, es muy probable que las provincias, deponiendo sus pree-

---

en honra de su buen nombre, y para el servicio tambien, que en los buques de la Armada tuvieran representacion, desempeñando algunas de las plazas preferentes de timoneles, cabos de guardia y gavieros. Y como esto podria conseguirse sin grandes sacrificios por parte de las mismas Provincias, pues bastaria que de cada ocho hombres que entreguen, uno al ménos sea marinero de travesía; el Gobierno espera confiadamente en que esa Diputacion general procurará á hacerlo así, aunque no sea más que en justa correspondencia á las repetidas muestras de benevolencia y distincion que de él tiene recibidas.

De órden de S. A. lo digo á V. S. I. para su conocimiento y efectos consiguientes.—Dios, etc. Madrid 8 de Febrero de 1870.—Juan Bautista Topete. —A la Diputacion general de la provincia de Vizcaya.— A la Diputacion general de la provincia de Guipúzcoa.»

Hay un sello de la provincia de Guipúzcoa.—«Excmo. Sr.—Me he enterado de la atenta comunicacion de V. E. de 8 del corriente, en la cual ha tenido á bien participarme el acuerdo de S. A. el Regente del Reino, disponiendo que la profesion de marinero se acredite justificando que dichos individuos se hallan inscritos en las cofradías de mar respectivas y que se ejercitan en las industrias marítimas.

Al tributar á V. E. mi más profundo reconocimiento por la nueva gracia otorgada, cuidaré muy especialmente que los contingentes de hombres de mar que esta provincia apronte para el servicio de la Armada, reunan las circunstancias que manifiesta en su mencionada comunicacion, correspondiendo cual cumple á las repetidas distinciones con que me honra el Gobierno de que V. E. forma dignamente parte.—Dios guarde á V. E. muchos años. De mi Diputacion general en la M. N. y L. villa de Tolosa á 14 de Febrero de 1870.— Excmo. Sr.— El Diputado general, José Manuel Aguirre Miramon.— Por la M. N. y M. L. provincia de Guipúzcoa: su Secretario, Joaquin de Virsuslieta.—Excmo. Sr. Ministro de Marina, Madrid.»

Hay un sello de la Diputacion general de Vizcaya.—«Excmo. Sr.—Esta Diputacion general tuvo el honor de recibir, aunque con algun atraso, la respetable y deferente comunicacion de V. E., fecha 8 del mes último, y de cuyos términos benévolos hácia este país se halla altamente reconocida, cabiéndola hoy la complacencia de manifestar á V. E. en merecida respuesta, que considera haber llenado cumplidamente los deseos que se

minencias, hubieran correspondido á las peticiones con espíritu conciliador (1), y trocando voluntariamente el exclusivismo por el título honroso de progenitores de la marina española, se hubiesen esmerado en levantarla con leyes hijas de una dilatada y fecunda experiencia.

---

dignó significarla en dicha comunicacion, con la entrega de un contingente selecto de marineros de travesía, en proporcion mayor que la que se sirvió indicar V. E. en la misma, si bien á costa de esfuerzos y mayores sacrificios, que la suscrita Diputacion da por bien empleados en justa correspondencia á las reiteradas muestras de benevolencia y distincion con que V. E. honra á este Señorío.—Dios guarde á V. E. muchos años. Bilbao 5 de Marzo de 1870.—Excmo. Sr.—Lorenzo de A. Mascárua.—Bruno L. de Calle.—José Antonio de Obascoaga.—Excmo. Sr. Ministro de Marina, Madrid.»

(1) El documento que á continuacion insertamos nos dará una idea del estado lamentable á que se hallaba reducida la gente de mar, que llegó hasta el punto de afectar á las reales conciencias:

«El Rey.=Thomas de Ibio Calderon, del mi Consejo de hacienda y mi secretario de la Guerra; por el incluso memorial y relacion, entendereis la pretension que tiene la Jente mareante de las Provincias de Cantabria de que se les pague lo que se les debe á ellos y sus pasados de lo servido en las armadas con sus Personas, navíos y pertrechos; vos me informareis con buestro parecer de lo que cerca de ello hubiere y juzgare del que combendrá hacerse, y á los contadores de cuentas, y oficiales de la armada que se hallan hai, se les ordena se junten con vos y sin alzar la mano hagan fenecimiento general de todo lo que se debe á estos marineros de 40 años á esta parte, á muertos y despedidos en que se declaren las personas, servicios y cantidades que se les debe y la cantidad de los débitos para que conforme á ella ir dando satisfaccion, y si fueren necesarios listas ó libros de los marineros de la armada ó de otras partes los pidan, y á vos en particular os encargo perficioneis esta obra como cosa que toca tanto al servicio de Dios y mio y descargos de las Reales conciencias, y al remedio y satisfaccion de Jente tan pobre. De Madrid á 5 de Setiembre de 1630 años.=Yo el Rey.=Por mandado del Rey nuestro Señor.=Gaspar Ruiz Ezcaray.»

X.

FOMENTO APARENTE DE LA MARINA.

Comentamos sucesos de una época en que la marina, como la nacion toda, se hallaba regida por un jóven príncipe, más dado á devaneos amorosos que al estudio sobre el gobierno de sus pueblos, y gobernada por un prócer cuya altivez corria parejas con su ineptitud; y esto cuando más que nunca habia menester la patria del valeroso temple de un Cárlos V y del teson de un Cisneros, para levantarse de la postracion en que la habian sumido desatinados y despilfarradores gobernantes.

Habíase alterado la paz con Inglaterra, recrudecíase la guerra contra Holanda, se avivaba con imprudente política la tea de la discordia entre dos pueblos hermanos; y mientras que los ingleses bloqueaban nuestras costas atemorizando á la navegacion nacional y al comercio, atajando los caminos á la industria y batiendo los muros de nuestras plazas marítimas, los holandeses atacaban nuestras colonias de Asia y América, arrancando algunas al dominio español, entraban otras

á saco, hollaban el derecho de conquista, y acrecian en aquellas regiones el desprestigio de la corona que simbolizaba su poder cubriendo á dos mundos. ¡Débil bosquejo de un cuadro más sombrío!

La carencia de recursos materiales, y más aún, la falta absoluta de régimen, habian postrado el poderío naval de la nacion: aquellas armadas tan fuertes por su número no existian; los buques que en pasadas expediciones se habian salvado del furor de las olas ó del hierro de los combates, yacian en el más completo abandono; en los astilleros no resonaban ni los golpes del martillo ni el chirrido de la polea; el escoplo y el buril dormian en los talleres; ni se emprendian carenas ni se pensaba en construcciones; todo parecia muerto en la nacion: sólo se escuchaban en medio de este desolador silencio los ecos de las músicas que divertian á la corte de Madrid, y las algaras de los corsarios argelinos al derramarse en terribles hordas por el litoral del Mediterráneo.

Exhausto el Tesoro, desorganizada la Hacienda, mermado el crédito nacional, invadidas las costas y ahuyentados sus moradores hácia el interior, muerta la industria, empobrecido el comercio, agonizando la marina, combatidas por el hierro inglés las murallas de nuestras plazas fuertes, hollado nuestro pabellon por Holanda, en el Brasil, San Salvador, Lima y otros puntos de la América, y el Tesoro en brazos de codiciosos arrendadores... tal era el primer término del cuadro que presentaba la nacion durante la primera mitad de la época del cuarto Felipe de Austria.

En segundo término se veia á la corte dilapidar en saraos y festines el dinero que con usura inaudita facilitaban los arrendadores; representábanse farsas y entremeses, dábanse los gobernantes á amorosos dis-

creteos, y el monarca se divertia á su placer, y de varios modos, entre los bastidores de un célebre teatro.

¡Pobre España!

Pero por mucho que el Conde-Duque quisiera entretener á su real amigo, hallábase tan encapotado el horizonte para la nacion española, eran tan escasos sus recursos, tan apremiantes sus necesidades y tanto lo que le constreñian otras naciones que á su sombra habian remontado el vuelo, que si el gobierno del rey no despertaba de su letal sopor, hubiérase hundido el reino á fuerza de tan rudos golpes y desquiciado la monarquía para no reconstituirse jamás.

La patria de Felipe IV necesitaba de grande esfuerzo para restablecer el esplendor que esparciera en tiempos de Cárlos V; mas su esfuerzo seria impotente, porque sobre lo mucho que el desatino y conveniencias particulares la habian trabajado, y sobre los golpes que subrepticiamente le asestaban varios Estados de Europa, el oro y las emigraciones por él ocasionadas habian enervado su vigor y debilitado su poderío.

Todavía, empero, se mostraba ante el mundo nuestra nacion grande y poderosa, pero con la grandeza que decae y con el poder que declina á su ocaso; todavía sujetaba á su corona más varas de territorio allende el mar que leguas medía la superficie de su suelo; todavía causaba asombro ver en el mapa del mundo regiones enteras de la América, marcados sus límites con el mismo color que el de un pequeño punto que parecia desprenderse del continente de Europa; pero ya movia á tristeza una metrópoli que en lugar de robustecerse con el aumento de poblacion para conservar la preponderancia sobre sus colonias, esparcia sus hijos por todas ellas. ¡Sus hijos, que en la segunda generacion tenian forzosamente que proclamar al país donde vie-

ran la luz del dia, y poner en olvido á la nacion que habia llevado la luz á aquellos países!

Pero la codicia que nuestras posesiones de Ultramar despertaba en las potencias europeas, exigian al gobierno del rey dispendiosos armamentos marítimos, así para custodiarlas como para contrarestar el empuje de algunas naciones, cuyo naval poderío, por el número y por la organizacion, habia ya eclipsado el de que España hiciera alarde.

La nacion comenzaba á tocar las consecuencias de impremeditadas conquistas; y si áun no se hallaba en el caso de comprender que al acumular tanto oro las anteriores generaciones habian legado á las siguientes la más miserable de las herencias, podia ya discernir que se hallaba ligada con las mismas doradas cadenas que forjaron sus venales deseos. Nunca habia sido tan pobre de recursos, nunca tan agoviada de atenciones ni tan indolente ante la borrasca; pero nunca tampoco tan altiva en medio de la desventura.

En el aposento de un favorito que no entendia de asuntos navales, ordenaba el rey la reunion de unos cuantos hombres más ó ménos inteligentes en el ramo de marina, para discutir bajo la presidencia del que asumia el mando supremo de la nacion, el refuerzo que deberia darse á la armada del Océano (1), y el régimen que se habia de observar por las fuerzas marítimas de todo el reino. Una de las primeras resoluciones de la Junta fué decretar el armamento de setenta

(1) Esta Junta fué formada por el conde de Olivares, presidente; D. Diego Brochero, almirante; D. Francisco Giron, del Consejo de la Guerra; don Juan de Pedroso y D. Miguel de Espinarreta, del de Hacienda, y Martin de Aróstegui, secretario del rey. Se celebró en 26 de Enero de 1622. Sólo el segundo y el último eran competentes en el ramo. (Colec. de Sans, número 826, Art. 3.)

y ocho buques, en esta forma: cuarenta y seis aprestados por la corona de España y diez por la de Portugal para constituir la armada del Océano, destinándose diez y ocho con su respectivo almirante para la guarda del Estrecho; y veintidos debian alistarse en los Países Bajos, con la denominacion de ***Escuadra de Ostende.***

La marina del país parecia resucitar. Tres reformas, y nuevas adiciones reclamadas por la época y con mayor solicitud por los vascongados, habian sufrido las ordenanzas sobre construcciones y arqueos expedidas por Felipe II (1); varias pragmáticas eran de vez en cuando promulgadas para deslindar las atribuciones, categorías, honores, haberes, saludos y preferencias entre los capitanes generales y almirantes de las escuadras de barlovento, flotas de Indias y armadas del Océano y del Estrecho; repetidas órdenes emanaron de la corona, sobre el régimen de las escuadras y de los buques armados en guerra ó en corso, flete de los del comercio, y obligaciones y saludos de los capitanes mayores de las naos á su encuentro en la mar con las diferentes insignias; y algunos años despues reuníanse en un volúmen todas estas y otras varias disposiciones, formando un código que se dió á la imprenta en 1633 bajo el título de «***Hordenanzas de S. M. para el Buen govierno de la Armada del mar Oczeano.***» Nunca en la apariencia habia ofrecido la marina más halagüeño período ni despertado de tal manera el interés de los gobernantes. Pero tan plausible movimiento, ¿reconocia por causa el afan de robustecer este poderoso brazo

(1) Las reformas fueron en 1608, 1613 y 1618. Estas últimas aparecen impresas refrendadas por Martin de Aróstegui y con la firma original de Anaya de Villanueva. Se halla trazada la justa medida del codo al final del texto.

del Estado? ¿era vida real la que se le daba, ó padecia reaccion febril que debia sumirlo en mayor postracion? ¿se buscaba el modo de engrandecerlo, ó tendia la solicitud del poder á muy distintos fines? ¡Pluguiera á Dios que fuesen aventurados nuestros juicios; mas en verdad que no se desprenden otros de los acontecimientos!

Si merced al patriotismo de un prócer y al denuedo de un puñado de españoles, era rechazada de Cádiz una escuadra inglesa que amenazaba invadir nuestro territorio (1); si se reconquistaba la ciudad de San Salvador por los esfuerzos de un ilustre magnate y el heroismo de las tripulaciones de sus buques (2); si el portugués Luis de Almeida vencia á los ingleses con sus escuadras (3); si acontecia, en fin, algunos de esos sucesos que llenan de júbilo á las naciones y con letras de oro se marcan en sus fastos, se alegraria induda-

(1) En 1.° de Noviembre de 1625 fondeó en Cádiz una escuadra inglesa de 80 bajeles, entre ellos 10 de gran porte con 50 piezas de artillería y unos 12.000 hombres de desembarco, que con las tripulaciones podrían ascender á 20.000, trayendo además 600 caballos. Su objeto consistia en apoderarse de Cádiz como medio para apresar las flotas que se esperaban de Indias; pero la fuerte resistencia que encontraron en la poblacion y la conducta patriótica del Duque de Fernandina, que á vista del enemigo surtia de víveres á la plaza, frustraron el objeto de los ingleses. (Sans, Colec. A. 21, núm. 5 y 6.)

(2) Los principales Jefes de la expedicion que, parte de Cádiz y parte de Lisboa, salia en 14 de Enero de 1625 y en 19 de Noviembre del 24 para reunirse en la isla de Santiago (una de las de Cabo Verde), eran por España D. Fadrique de Toledo Osorio, Capitan General de la Armada del Océano; D. Juan Fajardo de Guevara, de la del Estrecho; por la de Portugal D. Manuel de Meneses, cuyo Almirante era Francisco de Almeida; y como Generales de la de Vizcaya iban D. Francisco de Acuerdo y D. Martin de Ballecilla. La plaza de San Salvador del Brasil se rindió á Felipe IV en 30 de Abril de 1625, llegando á Lisboa la noticia de este suceso el 6 de Julio del mismo año. (Sans, Col. B. A. 21, núm. 4.)

(3) Además de vencer Almeida á la flota inglesa, les causó un daño irreparable en la pesquería de los arenques. (Ibid. núm. 8.)

blemente la nuestra y llevaria el regocijo al pueblo, al rey y á los gobernantes; pero nunca se hizo más ostensible la complacencia de estos últimos que al tener noticia del feliz arribo á Cádiz de los *galeones de la plata*, milagrosamente salvados de las garras de una nacion que nunca ponia escrúpulo en los medios para medrar (1).

Quiero suponer, aunque no lo sepa, que así aquellas victorias como algunas otras importantes acaecidas en este período fuesen celebradas por el país; pero es bien cierto que nunca se dió muestras de mayor júbilo que á la llegada de la flota, cuyo feliz acontecimiento decretó el buen Felipe que se conmemorase el 4 de Diciembre con una fiesta en accion de gracias al Altísimo (2). En resúmen; celebrábase de mejor manera el arribo del *oro*, que los hechos que con letras de oro habrian de quedar esculpidos en las páginas de la historia: de aquí los afanes por los armamentos. ¡Mas cómo se llevaban á cabo!

Setenta y ocho navíos, denominacion que habian ya tomado los buques de gran porte, lanzaba al mar nuestra nacion; y esto, que atendiendo sólo al número la hacia aparecer como potencia marítima de grandes recursos, se convierte en su mayor motivo de decadencia al discurrir sobre el precario estado del reino.

Si el comercio no existia; si la marina mercantil agonizaba; si los moradores del litoral, ora emigrando

---

(1) La vida del país dependia del feliz arribo de los galeones de la plata, y esto desde el principio del reinado del tercer Felipe. Léanse las relaciones de Luis Torres de Cabrera, y se verán cuajadas de estas frases: «Están próximos á llegar tantos galeones con plata y especerías; Dios los traiga en bien, que buena falta hacen. Han llegado los galeones; gracias á Dios, que de perderse no sé qué iba á ser del Reino, etc., etc.»

(2) Encuéntrase el Decreto en la Coleccion de Sans, B. núm. 7, A. 21.

á las colonias á impulso de la codicia, ó trasladando sus domicilios al interior temerosos de las invasiones piráticas, dejaban desiertas las ciudades de la costa; si la poblacion de España, harto resentida por la expulsion de los moriscos, tocaba á un estado de consuncion, ¿de dónde sacaba el poder dotaciones para los bajeles de la corona? ¿De la matrícula? Hallábase abierta la particular, pero ya hemos dicho los resultados que de su forma debian esperarse; y áun cuando así no fuera, ¿quién habia de inscribirse, si era notorio que en breve se le habria de confundir en el entrepuente de un buque con la escoria de los presidios? ¿Qué hombre de bien abdica espontáneamente de su buena fama, de su decoro y dignidad por ningun género de recompensa? Pero hay más; aunque la forma de la matrícula hubiese correspondido á los fines de su instituto como aconteció más adelante, y la inscripcion hubiera brindado alicientes, ninguno compensaba la probable desventura de pagar un solo dia de pesca, con años de cautiverio y de trato feroz en insalubre mazmorra de Argel. ¿A dónde recurria en este caso el gobierno del rey para tripular sus escuadras?

Á las levas, y si faltaba gente, á los presidios.

¡Lamentable proceder! ¡Se emprendian armamentos de consideracion para defensa de las colonias; se procuraba fomentar la marina como único medio de conseguir tales fines; se trataba de organizar las escuadras como eslabon inmediato de aquel medio; y basándose todo el edificio en el personal, se le tenía en completo abandono, cual si se creyera que el hombre, por la abundancia de la especie en el mundo, era lo que ménos valia ó lo que ménos debia llamar la atencion de los gobernantes!

¿Qué importaba que hubiesen instituido las matrícu-

las, si áun prescindiendo de su mala forma, no hacian desaparecer préviamente los obstáculos insuperables que se presentaban para su desarrollo? ¿No sabia el gobierno del rey que las emigraciones por una parte, y por otra las correrías de los piratas, asolaban el litoral dejando desiertas sus villas y ahuyentando hácia el interior á sus pobladores? Si procuraba remediar lo primero, ¿por qué no ponia remedio á lo segundo? ¿Era prudente ni acertado abandonar completamente la metrópoli para atender á la conservacion de las colonias?

Pero áun dándolo por bien dispuesto, ¿no podia allegar otros recursos para reprimir la piratería de los argelinos? Si en la primera atencion se empleaban siete millones, y *doce se dilapidaban en Madrid en saraos y festines*, ¿no podia escatimar de esta suma un poco de oro, para tener siempre en pié de guerra las galeras del Mediterráneo, y perseguir constantemente á aquellos enemigos de nuestras poblaciones litorales, que á más lo eran de la especie humana?

Hubiérase procedido de este modo amparando al pescador y al navegante, y dando segura proteccion en sus personas y haciendas á los moradores del litoral; hubiérase estatuido en mejor forma la matrícula ó satisfecho por lo ménos á la marinería sus soldadas y cumplido sus condiciones, y á pesar del calamitoso estado del país y de la navegacion nacional, hubiera contado el poder con gente para tripular sus buques, evitándose el triste recurso de levas y de presidios; el cual por sí sólo constituia uno de los mayores obstáculos para el desarrollo de la institucion. Verdad es que el número que proporcionara seria siempre relativo á la poblacion de la Península, é insuficiente si trataban de aumentar las escuadras de modo enorme; pero no siendo posible en esta época tales esfuerzos, hubiéranse do-

tado con gente honrada los galeones de la nacion, y arrancádose de raíz la costumbre de levas y presidios, cuya prosecucion habia de dar á la historia pátria páginas tristes y de verdadero luto.

Mas retrocedamos un poco para apoyar en la historia nuestras consideraciones, y deducir que no obstante los armamentos verificados, las ordenanzas decretadas y los acuerdos de la Junta presidida por el Conde-Duque, era ficticia la vitalidad de la nacion y falaz la de la marina. Cierto que se habian reconquistado del poder de los holandeses las ciudades de San Salvador, Guayaquil, Puerto-Rico y otras varias de las Américas y Antillas españolas; pero tambien lo era que la astuta política de un ministro purpurado del vecino reino, halagando bastardas pasiones y encendiendo en éste la tea de la discordia, habia conseguido trastornar por completo al gobierno español y poner en evidencia su torpe política.

Como si tanto no bastase al infortunio, era deshecha en los campos de Rocroy la brillante infantería española organizada á fuerza de desvelos; constreñíase á la nacion á reconocer la independencia de las provincias de Holanda, firmando en Munster la muerte de nuestro comercio y marina mercantil en aquellos países; se cedia años despues á Francia una parte importantísima de nuestro territorio (1); Inglaterra nos arrebataba la Jamáica, procurando además compartir con Holanda el monopolio del comercio en las Américas españolas, y concedíase, por último, á Francia en los últimos años de este infeliz reinado, el privilegio de importar en nuestra metrópoli toda clase de mercancías.

Agréguese á todo esto la prosecucion de las emigra-

(1) Trat. de los Pirineos de 1659.

ciones, el contínuo traslado de morada al interior á causa de los piratas de Argel, la carencia absoluta de marina mercantil, la imposibilidad de nuevos armamentos por el estado desastroso de la Hacienda, la postracion, la penuria, la agonía del Estado en todos sus ramos, en todas sus manifestaciones, su desprestigio en el exterior y el cáncer que en el interior le devoraba, y se comprenderá perfectamente que ni la matrícula ni la mejor de las instituciones, podia arraigarse ni ser estable en este desventurado suelo.

¡Pero este es sin duda el país de las peripecias! A compás que la nacion iba perdiendo todo, aumentaba el rey los gastos de su casa, acrecia el fausto y lujo de su corte, y daba el buen Felipe en la manía de apellidarse *el Grande*.

Todo esto, empero, no hubiera alejado á la marina la esperanza de su restauracion, y al reino la de adquirir el brillo destellado en su época más gloriosa, si no hubiese hecho independientes sus destinos el pueblo de los Alburquerques, Meneses y Almeidas, Vasco de Gama, Diaz, Cabral, Magallanes y otra porcion de héroes que, hermanando la espada con la brújula, y afrontando así el furor de las olas como el acero de las batallas, ataron con férreas ligaduras las Indias á la corona de sus reyes, descubrieron ignotas regiones, tuvieron monarcas como D. Juan II, protectores de la navegacion como el príncipe D. Enrique, y un Camöens para cantar todas sus proezas.

Nada de lo que la nacion habia perdido podia agoviarla; pero la separacion de Portugal dábale motivo para vestir el luto de hermano. Unidos los destinos de los dos pueblos, ¡quién sabe hasta dónde podrian levantar sus miras!

El buen Felipe IV no supo seguramente todo el mal

que con su torpe gobierno habia causado á la nacion, ni entónces podia discernir que á la marina se daba el golpe de gracia con la pérdida de Lisboa.

Despertemos de este ensueño, para apuntar una sola determinacion tomada respecto á marina en lo último de tan infeliz reinado, que por su índole se presenta cual parodia de las instituciones en el desierto de la legislacion hasta la época de Felipe V (1).

Redúcese á una carta del duque de Medina de las Torres, suplicando á la Diputacion de Guipúzcoa que enviara á Madrid *doce bateleras* de las más hábiles que hubiese en *Pasages*, para esquifar con esta femenina dotacion la falúa del estanque del Buen-Retiro, por lo mucho que divirtieron á la reina cuando fue conducida en las gabarras á su tránsito por aquel puerto (2).

---

(1) Entiéndase que aludimos á órdenes expedidas para el régimen y acrecentamiento del personal: bien se comprende que era imposible la suspension de todo punto respecto á las otras del ramo en tan dilatado período; pero la mayor parte de las promulgadas tienden al aumento de buques, sin decirse los medios para llevarlo á cabo. Solamente encontramos dos en donde se indican, destinándose en la una 100.000 reales de á ocho para el fomento de la armada que debia defender las posesiones de África (15 de marzo de 1670); y concediéndose en la otra para análogo y constante fin, las sumas que fuesen vacando de las mercedes ó pensiones vitalicias que gravaban sobre el Tesoro. (3 de Enero de 1672. Colec. de Sans, números 1212 y 1243, art. 3.º)

En cambio hubo un prócer (D. Baltasar de Pantoja), que empeñó sus joyas por valor de 56.708 reales de plata, para que pudiesen salir hácia su destino los cinco bajeles de la escuadra de D. Juan Francisco Roco de Castilla. (Setiembre de 1671. Colec. ibid. 1238.)

En Noviembre de 1671, á consecuencia de cuestiones sobre mando, se expedia una Real cédula para que á falta del capitan general, veedor general, teniente general y cuatralvo, residiese el mando de una flota, así en puerto como en la mar, en el capitan de galeon más antiguo, sin que por ello se pudiese entrometer en el gobierno interior de cada buque, y esta es la única órden sobre régimen que encontramos en tan dilatado período. (Colec. ibid., núm. 1238, art 3.º)

(2) Colec. de Varg., Leg. núm. 4, Doc. 93.

¡Las galeras del Mediterráneo se pudrian en los astilleros por falta de tripulaciones! ¡continuaban las piraterías de los argelinos y las traslaciones hácia el interior de los habitantes de las costas! Pero en cambio desplegábase solicitud para tripular con bateleras la falúa del real estanque.

¿Qué determinacion aseguraria más firmemente la preponderancia del reino, su respeto en el exterior y su derecho internacional?

. . . .

Excusamos añadir que tan *oportuna medida* no llegó á obtener el éxito deseado por la corte de Felipe.

XI.

DISTURBIOS DE LA GUERRA DE SUCESION.

La herencia que Doña Mariana de Austria recibia, á título de gobernadora, del soberano que á sí propio se llamaba Grande, era una nacion empobrecida, casi agotados sus inmensos recursos y trabajada por un siglo de contínuos desaciertos; pero todavía conservaba un gran nombre, y con él la esperanza de recuperar su eclipsado brillo si otra hubiese sido la regente, otro su consejero, y otro el hijo que debia ceñir la corona de esta desventurada monarquía.

Pasemos por alto el calamitoso gobierno de una mujer nunca dueña de sus acciones, y el reinado de un príncipe infeliz en su minoría, menor durante su mayoría, y más pequeño que en su niñez en los últimos años de su existencia. El período de Cárlos II puede llamarse con propiedad el de los vergonzosos tratados, el de la muerte de la marina y el aniquilamiento de la navegacion mercantil, el de la superstición, oscurantismo y postrimería de nuestra grandeza.

Inglaterra, y poco despues Portugal, adquirian el derecho de importacion concedido años anteriores á Holanda; reconocíase á la primera de las citadas naciones el dominio sobre sus colonias; en las radas y puertos de las nuestras se reunian numerosos buques de todos los Estados marítimos de Europa, henchidos con los productos de sus industrias para darles fácil y lucrativa salida en aquellos países; las brisas del Nuevo Mundo acariciaban á todos los pabellones menos al primero que allí habia ondeado, y ¡qué mengua! los caudales, efectos y correspondencia oficial de España, eran conducidos en extranjeros bordos.

El navegante que dirigia su derrota hácia las Américas, solia contar el caso por venturoso si no caia en poder de los terribles filibusteros que surcaban el mar de las Antillas, y que atacando á todos los pabellones, hacian triste objeto de su preferencia al español. Aquellos desalmados piratas caian sobre todo buque á manera del tigre, que acosado por el hambre hace presa de cuanto se pone á su alcance; pero más feroces que los tigres, asaltaban á los galeones que ostentaban nuestra bandera, y despues de robarlos y matar con refinada crueldad á sus tripulaciones, bebian la sangre de sus víctimas aunque se hallaran ahitos de sangre y repletos de botin.

La navegacion nacional habia recibido el último golpe; muerta en el Océano; muerta en los mares de Oriente y en el Mediterráneo; muerta en nuestras mismas costas.

¡No parecia sino que el pabellon español, que dos siglos ántes tremolaba poderoso en apartadas é ignotas regiones del mundo, se iba replegando para llorar en sus lares los errores cometidos á su sombra, los desaciertos que habia amparado, los abusos que habia

tenido que defender! ¡No parecia sino que habiéndose visto triunfante en Italia y los Países-Bajos, en África, Asia, América y en todo el orbe, se avergonzaba de la débil mano que ahora lo sostenia, y procuraba esconderse temeroso de un ultraje que lo pudiera mancillar! ¡Cuán desastrosos administradores tuvo la rica herencia de Cárlos V en los herederos de su casa!

Débil, menguada y pobre encontró á esta monarquía el año primero del siglo XVIII. La patria habia perdido el esplendor de pasados tiempos, su preponderancia y poderío, y la corona apenas se podia sostener en la cabeza de Cárlos. Francia, Inglaterra y Alemania tenian puesta en ella sus miras; Holanda y Portugal trabajaban hácia el mismo fin; todas las potencias europeas, con más ó ménos derechos y con mayor ó menor disimulo, metian baza en esta banca de naciones, arrojando sus dados en el tapete español; y aunque todas manifestaban conformarse con la última voluntad del rey, era de presumir que solamente mantuviera el acuerdo la que llegara á triunfar en la lucha del atribulado espíritu del testador.

El 1.° de Noviembre de 1700, á poco de abandonar su cárcel el alma combatida de Cárlos, súpose que Francia habia obtenido la preferencia: entónces arrojaron las naciones el guante en nuestro suelo, y dos príncipes de extranjera cuna medían aquí sus armas, enrojeciendo con sangre española el escabel de un trono que habia dictado leyes al mundo. Franceses y españoles contra españoles y tudescos, abrazando por mitad la causa de los pretendientes, sumian á la nacion en las horrorosas convulsiones de una guerra civil, que amenazaba quebrar la corona de Castilla y romper por completo la gran obra de la unidad consolidada por una excelsa reina.

Si el nieto de Luis XIV obtenia un triunfo importante en los memorables campos de Almansa, los pueblos que formaron la antigua corona de Aragon continuaban proclamando al archiduque, y para vencer su resistencia era preciso una lucha tan sostenida, como tenaces y valerosos eran los vasallos á quienes se trataba de reducir.

La guerra diezmaba las filas de los ejércitos, empobrecia á las ciudades, asolaba los campos, y cuando parecia á punto de terminar, levantaba nuevamente su terrible cabeza haciendo estéril la sangre vertida, los sudores del soldado y los sacrificios de los pueblos, exhaustos ya de recursos para defender sus respectivas causas. Artes, ciencias, comercio, industria, agricultura, todo lo que progresa bajo la egida de la paz, ahuyentado tiempo hacia de este suelo, tocaba la imposibilidad de renacer en el fragor de los combates. Trocábase el arado por la espada, el martillo por la pica, el escoplo por el arcabuz; ¿qué suerte podia esperar el ramo que se constituye por la confluencia de todos aquellos?

Apenas oreada la sangre en el territorio español, se trasladaba la guerra á Sicilia, cual si aquí no encontrase alimento para sus furores, á impulso de la política deslumbradora de un ministro purpurado. Allí debia sostenerse por mar y tierra contra enemigos poderosos; y la honra nacional reclamaba la cooperacion de la marina, exigiéndole buques de tal modo organizados que pudieran hacer frente á los de una nacion dominadora ya de los mares, cuyas simpatías y conveniencia no estaban al lado de nuestra causa.

¡Árdua tarea! Las naciones en sus grandes sacudidas suelen mostrar sus hombres indispensables, y aunque España evidenciaba á un intendente para el

gobierno administrativo, y á un piloto para la direccion de las fuerzas marítimas, ni Patiño con su gran talento, ni Gastañeta con su hábil proceder, podian crear lo que sólo se obtiene á fuerza de tiempo, de estudio y de trabajo. Excusemos detalles, á fin de que el amor de patria no se mortifique al ver que los otros ramos del Estado corrian parejas á impulsos del desórden; mas si deseamos penetrarnos de ello para deducir las causas por las consecuencias, pongamos los ojos en un rincon de Italia, convertido por la ardiente imaginacion del cardenal en casilla importante de sus combinaciones políticas.

El fuego enemigo diezmando en Sicilia las tropas españolas; el virey marqués de Lede pidiendo auxilios con urgencia á la corte de Madrid; el gobierno de Felipe contestándole con ambigüedad en tan críticas circunstancias; el almirante inglés Bing explotando con mañosa índole el noble y franco carácter del marqués, y el gran maestre del Temple negando con astuta cortesía la hospitalidad en su puerto á la division de la escuadra española mandada por Guevara; mientras que con perfidia era combatida la de Gastañeta por los ingleses, que llamándose neutrales hasta el momento de romper el fuego, pudieron cómodamente colocar sus buques en la posicion más ventajosa para disparar el primer cañonazo sobre el español de la insignia. En tal forma contestaron al cortés saludo que se les habia hecho con nuestro pabellon.

El virey pedia mientras tanto una, y otra, y otra vez auxilios al gobierno para conservar allí la honra de España; los soldados padecian desnudez y hambre, los cruceros ingleses interceptaban la correspondencia, y un correo que por acaso pudo escapar de los enemigos traia al marqués de Lede un singular escrito, afortu-

nadamente en cifra, donde se le daba á entender que no se fatigase en solicitar recursos, los cuales *no se le remitian por motivos que se reservaba S. M.* (1). ¿Qué diria S. M. si al hacer cargos al marqués por la pérdida de la isla é inquirir las causas, le hubiera contestado *que se habia perdido por motivos que él se reservaba?*...

Hasta aquí el bosquejo del cuadro; fáltanos aún algunos de sus toques. Patiño, en el principio de estos acontecimientos, habia regresado de Sicilia y aprestaba

---

(1) Arch. general de Simancas, Leg. núm. 4570. Secret. de Guerra y Marina, Sala 39.

La frase que en el texto se subraya aparece en una nota marginal á uno de los oficios del marqués de Lede, de letra de D. Miguel Fernandez Duran, ministro secretario de la Guerra á la sazon. En el mismo legajo, compuesto todo él de cartas de Patiño, marqueses de Lede y de Mari, algunas en cifra, Guevara y otros, al expresado ministro de la Guerra, se encuentran varias notas marginales de Duran, en esta forma:

Carta fechada en el campo de Melazzo á 21 de Octubre de 1718, participando el marqués el buen éxito de la batalla del dia 15 y pidiendo tropas y otros recursos. — Decreto de Duran al márgen. — «*Responderle desengañándole de que no se le pueden enviar tropas ni municiones, que allá las compre en la mejor forma posible.*»

Carta del marqués de Lede fechada en Melazzo á 22 de Noviembre de 1718, repitiendo la necesidad de que se le enviaran de España diez ó doce batallones de refuerzo. — Decreto de Duran al márgen. — «*Responderle desengañándole que de España no se puede enviar cosa alguna.*»

En otra del marqués de fecha 27 de Diciembre de 1718, desde Melazzo, instando de nuevo por socorros de tropa y municiones. -Decreto de Duran al márgen.—«*Que no se le pueden enviar armas ni municiones de Cataluña por la guerra de Francia.*»

Otra del marqués de la misma fecha y desde el mismo punto, exponiendo el lastimoso estado de sus tropas y que aquello se pierde y todos perecen si no le mandan refuerzo y recursos materiales. — Decreto de Duran. — «*Que tropas no se pueden enviar absolutamente, y que se desengañe de esto.*»

Lo más particular del asunto es que tampoco le enviaba dinero. =Debemos advertir que por nuestras manos han pasado todos estos documentos y varios otros sobre esta materia. Aprovechamos esta ocasion para manifestar nuestra gratitud al señor archivero, jefe y oficiales, por la exquisita atencion de todos estos señores, y especialmente á nuestro amigo el señor D. Francisco Diaz, digno oficial de aquel precioso panteon de la historia.

en Barcelona segunda flota para conducir refuerzos de hombres y víveres, así para el ejército de tierra como para la marina: los buques de trasporte eran embargados en su mayor número, la gente recogida en levas, las vituallas adquiridas á oneroso precio; todo se resentia de la precipitacion, de la imprevision y del estado del país al cabo de dos siglos de incuria, y de diez y siete años de guerra desastrosa.

Despues de estos refuerzos no llegaron á enviarse otros. Ó la nacion se hallaba exhausta, ó la política de Alberoni por imprevisora habia fracasado en sus proyectos; y se dejaba abandonada nuestra bandera en aquellos países, y aislados á los españoles que habian decidido encontrar allí honrosa sepultura.

Tambien la tuvieron en los mares de Sicilia los pundonorosos marinos cañoneados por la perfidia inglesa, por la insidiosa negativa del maestre de Malta (1), y lo que era mucho más triste, por un suceso que conviene descubrir.

Gastañeta peleó como un héroe vertiendo su sangre en aras de su deber; ni uno sólo de sus navíos desmintió la honra de la patria; pero ¡triste es confesarlo! las galeras, al comenzar la defensa de aquel inesperado

(1) Llamábase *Raimundo de Perellós* (apellido de Cataluña), y hemos tenido en la mano su carta original negándose en nombre de la órden á admitir en aquel puerto las fuerzas navales españolas mandadas por Guevara, sin embargo del muy alto aprecio en que tenía al Sr. D. Felipe V.

Quien desee enterarse minuciosamente de todos nuestros desgraciados acontecimientos en Sicilia, de los reveses que así por mar como por tierra experimentaron nuestras armas, de la política que á todos ellos presidió y de la carta vergonzosa para nuestro país que el embajador de Lóndres en la capital de Francia mandó insertar en la *Gaceta* del vecino reino, puede acudir al archivo de Simancas y encontrará el legajo en la Sala número 39. Respecto á la carta del ministro de Inglaterra en París, se debe encontrar en la de Estado en su año correspondiente (1718).

ataque, bogaron en fuga hácia la costa á despecho de sus jefes, pero al impulso irresistible de la chusma amotinada (1). Y de aquí tomó pié el embajador de Inglaterra cerca del Rey Cristianísimo, para publicar en la *Gaceta* de París un artículo infamatorio mañosamente redactado, con objeto de exponer nuestro desprestigio á los ojos de las naciones de Europa.

Fáltame decir que las tripulaciones cobardes se componian de presidiarios y gente forzada de leva; mientras que las de los navíos fueron en su mayor parte reclutadas en las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa, para lo cual redactó el mismo Gastañeta el reglamento que se trascribe, bajo bases análogas á las de la matrícula de 1607.

---

(1) La division de galeras hallábase mandada por el marqués de Mari.

XII.

MATRÍCULA EN GUIPÚZCOA.

Reglamento de Gastañeta para organizar la recluta de marineria.

« Hallandose el Rey noticioso de lo que se ha delantado el mas breve apresto y abio de los bajeles de Guerra fabricados últimamente en los Pasajes por los embarazos que se han ofrecido en juntarse, alistarse, reglarse la marineria y demas gente para la tripulacion de ellos, y deseando S. M. se ocurra á este inconveniente á fin de que en lo de adelante no se encuentre ninguno en materia de tanta importancia, ha resuelto S. M. que el General D. Antonio de Gastañeta pase á esa Provincia para tratar y poner de acuerdo con V. S. un reglamento por el cual se asegure juntar, alistar y emplear toda la marineria que se necesitare para la tripulacion de los Navíos que se huvieren de armar en estos Parajes, sin que se padezcan los embarazos y dilaciones que se han experimentado por lo pasado: De que me ha mandado S. M. prevenir á V. S. esperando de su celo contribuirá á el logro de este reglamento por lo mucho que interesa á su Real servicio y el bien comun. Dios guarde á V. S. muchos años como deseo. Madrid 5 de No-

Real órden facultando para el asunto al general Gastañeta.

viembre de 1717. D. Miguel Fernandez y Duran.=M. N. y muy Leal Provincia de Guipúzcoa.

Proposicion del General D. Antonio de Gastañeta. — A la muy noble y muy leal Provincia de Guipúzcoa.=En cumplimiento de la órden de S. M. que la he comunicado para arreglar las lebas y reclutas de marineria atendiendo á la suavidad combeniente y á la observancia de su fuero propongo los medios siguientes (1).

Libro registro de matriculacion por las cofradias.

Lo primero que en todos los Puertos maritimos de esta Provincia disponga la diputacion que los vecinos y moradores de cada una que fueren de la profesion de mar, esten asentados en el libro de las Cofradias de los mareantes como lo tienen de costumbre.

Los voluntarios en primer lugar.

2.° Que quando el Rey avisare á la Provincia que haga recluta de la gente de mar y esta órden viniere á los ministros de marina destinados á este fin, estos participen á la Diputacion la órden con que se hallan y el número de la jente que repartieren, y que la diputacion dé las órdenes combenientes á el Comisario ó Comisarios que tuviere destinados para este fin, y conformes, procuren primero en las mismas republicas de los Puertos de mar los que voluntariamente quisieren sentar las plazas, y si de esta suerte cumpliere el número de la gente que se pide no será menester hacer otra diligencia.

La Diputacion deberá disponer el repartimiento de la recluta entre todos los pueblos maritimos, sin exceptuar á ninguno.

3.° Quando el número de los voluntarios no sea suficiente para el cumplimiento de la recluta, deberá la Diputacion para que se cumpla, disponer el repartimiento á cada república maritima sin excepcion de ninguna, segun le pareciere mas combeniente, regulando y avisando á cada República de Puerto de mar los que le tocaren, y hecha esta reparticion sus Justicias deberán dar cuenta á la Diputacion para que prevenga á los ministros de marina le formen sus asientos, y se les entreguen las pagas que el Rey les manda dar (segun estilo con

(1) Este reglamento, cuyas faltas de ortografia y mala redaccion serian notables en su misma época, hállase literalmente copiado de un impreso que existe en el leg. 1 de la Colec. de Vargas.

seguridad de sus fianzas) y les señalen el tiempo en que deberán acudir para el embarco ó viage.

Los Ministros deberán fijar los plazos.

4.° Quando se hiciere la recluta de la referida gente de mar se deberá arreglar por los Ministros de Marina el número de los que han de servir con plazas de Artilleros, de marineros, de Grumetes y pages, como asi mismo si el Rey pidiere algunos para oficiales como de Thenientes primeros y segundos, Pilotos, Contramaestres, Guardianes, Condestables, carpinteros, Galafates toneleros y Armeros, teniendo especial cuidado sean graduados los mas peritos, especialmente los que se destinaren para oficiales.

La tercera parte de la recluta puede admitirse de gente nueva siempre que sepan bogar.

5.° Y por cuanto es necesario que se crie gente para en adelante y no pueden ser todos Inteligentes, se previene que la tercia parte del número de la recluta puede admitirse de gente nueva con calidad que sepan vogar un remo, y que sean de cuerpo y ánimo proporcionado para que se habiliten entre los Practicos é Inteligentes, siendo estos nuevos admitidos en plazas de Grumetes y Pages, y algunos pocos entre marineros dejando esta regulacion á la prudente consideracion de los ministros de marina y comisarios de la misma provincia.

El tiempo de servicio se contará desde el dia que el rey lo disponga y no desde el en que hubieren sentado plaza.

6.° Que á la gente que asi se reclutare y se les fueren asentando las plazas, se les deberá prevenir que el tiempo de su servicio haya de correr á todos, no del dia en que se les sentare las plazas, si no desde que el Rey les ordenare, desde el qual deberán ser asistidos con el socorro diario que el Rey les señalare á cada uno para su manutencion, y el cumplimiento del tiempo, segun las pagas que recibieren contaráse para toda la recluta igualmente, desde el dia que fuere señalado por los ministros.

Que no se pidan más pagas que las señaladas por el rey, y al ser despedidos del servicio se les dará un papel para su resguardo.

7.° Que ninguno de los de la recluta podrá pretender, ni pedir mas pagas, que las que el Rey señalare, y mandára se den adelantadas, pues la voluntad de S. M. es pagarles puntualmente todo el tiempo de su servicio hasta el mismo dia en que huvieren cumplido la campaña y pagandolos enteramente quando los despidiere, se les dará Papel de resguardo de aver cumplido enteramente para que nunca se les haga cargo de

fugitivos, como se ha practicado y queda acordado y establecido en los oficios de la Armada Real del Oceano en la ciudad de Cadiz.

Dietas por viajes de despedida del servicio y de invernada.

8.° Que concluida la campaña y quedando los bajeles de la Armada de Invernada se les dará á los marineros para que se restituyan á sus Provincias, embarcacion, y los bastimentos que se consideraren combenientes á este fin, ó Itinerarios para que puedan restituirse por tierra y su socorro diario regulandoles el tiempo que necesitare cada uno para restituirse á sus casas.

Preferencia á los que hubiesen servido para su enrolamiento en los bajeles de la carrera de Indias y flotas de Nueva España.

9.° El Rey tiene resuelto y puesto en practica que todos los bajeles que navegaren en la carrera de Indias, asi con los Galeones de Tierra firme, como en las flotas de Nueva España en sus bajeles de guerra y marchantes, como asi mismo en los que despachare de Havisos y Navíos sueltos de Registro, sean preferidos los que huvieren servido á el Rey en los bajeles de guerra de su armada Real del Occeano, y que ninguno se prefiera á estos quando quisieren ellos embarcarse.

Se admite á los voluntarios aunque no sean de los pueblos marítimos.

10. Quando hubiere reclutas de esta calidad si algunos naturales de esta Provincia aun que no sean de las republicas de los Puertos maritimos quisieren sentar plazas entre los nuevos, como sean mozos de quienes se podrá esperar su habilitacion, se podrán admitir para el aumento de la Marineria que tanto combiene al Real Servicio y causa pública.

11. Quando el rey pidiere la recluta en el número crecido que no podrá superar la Provincia, podrán conferir los ministros de Marina con la Diputacion y sus Comisarios el modo mas suave, y de conformidad representar á S. M. lo que mas combenga.

12. Que para que las pagas que anticipa el Rey queden en qualquiera lance aseguradas á favor de la Real Hazienda, deve quedar establecido por ley que cada marinero ha de presentar y asentar en los libros Reales por su fiador un hombre conocido del Pais, ó que se fien unos á otros los marineros (como no sea reciproca esta fianza) para que de esta manera cobre el Rey del fiador el dinero anticipado en especie ó en el servicio del marinero que hizo la fianza, y que ademas

Cada marinero ha de presentar un fiador, cuyo nombre se sentará en los libros, para que responda de las sumas percibidas como pagas adelantadas.

el marinero que faltó ó que bolviere á el Pais sin licencia legitima sea preso y condenado por su delito á que á la disposicion de los ministros de la Marina sirva á S. M. por un año y sin sueldo en Navíos de su Real quenta.=Motrico beinte y tres de Noviembre de mill setecientos y diez y siete.=D. Antonio de Gastañeta.»

A los siete meses fué modificado el reglamento de Gastañeta (20 de Agosto de 1718) por D. Bernardo de Arozena y D. Felipe de Aguirre, elegidos para ello por la Diputacion de Guipúzcoa; y aunque el primer considerando de éstos estribaba en la dificultad de ofrecer mayor número de marinería á la corona que la que ya estaba en su servicio, obsérvase sin embargo un plausible deseo de reglamentar la marinería conciliando el interés del rey con el peculiar de Guipúzcoa.

Los artículos más notables del reglamento de Aguirre y Arozena, que son el 3.°, 4.°, 5.° y 6.°, dicen á la letra:

En casos de falta de marinería voluntaria se sortearán los mozos de 16 años en adelante, y á falta de éstos los casados, principiando por los de ménos edad hasta los que no hayan cumplido 60 años

3.° «Que para su cumplimiento en los Casos en que la Junta ó Diputacion, hiziere repartimento, ó comunicare orden de su Magestad, señalando el número de Marineros con que huviere de servir la Provincia, se dé á entender á los Marineros en sus Cofradías, para saber los que voluntariamente se ofrecen al Servicio, y que en el caso de que falten algunos para su cumplimiento, se sorteen en primer lugar entre los mozos solteros, que excedieren de la edad de diez y seis años, y á falta de estos, entre los casados de menos edad, y entre los demas que hubiere en la Cofradía ó lista de cada República, que no llegaren á los sesenta años, con que no sean de los que en Navíos de Armada ó en otros, hayan servido de Oficiales, porque á estos se les ha de guardar su Graduacion, á menos que voluntariamente se ofrezcan ellos mismos.

4.° Con la mira de aumentar el Gremio, y número de la Marinería, se discurre que todos los habitadores de las Repúblicas de Oyarzun, de Hernani, Curbieta, Usurbil y Astigar-

raga, que han sido llamados á este Congreso, y las demas Villas, y Lugares de esta Provincia que quisieren alistarse para Marineros deben admitirse, siendo de la edad de diez y seis años arriba y habiles para esta Profesion; pero no alistándoseles en ninguna Embarcacion, á menos que primero se asienten por Marineros en la Lista ó Cofradía de alguno de los trece Lugares que debe comprehender el repartimiento, y lleven certificacion de estar asi admitidos, y asentados en el Gremio y Profesion de la Marinería, la qual toda ha de quedar exempta de las Levas y contribuciones de Soldados que se ofrecieren, sean naturales de los mismos Lugares marítimos á quienes se hace este Repartimiento, ú de otros de la Provincia, como se ayan incorporado en aquellos conque este alistamiento, ó inclusion en la Marinería no la hagan en fraude, al tiempo que se ofrezca leva, y repartimiento de Soldados.

Se admiten á todos los voluntarios desde la edad de 16 años, pero no se les puede permitir el enrolamiento en ningun buque, á ménos que no se inscriban en el gremio de marineros.

Al inscribirse quedan exentos de las levas y otros servicios en la milicia, siempre que no se ausenten cuando se ofrezca la saca de marineria.

5.° Que para que esta providencia *(que se considera importante para el aumento de la Marinería)* tenga favorable efecto, deberá *disponer la Provincia con el Consulado,* y *con los Armadores*, y *Capitanes de Navios, que desde luego no admitan á ningun Marinero, sin que primero les conste por certificacion* de su asiento, y alistamiento en la Lista ó Cofradía de algunas de las Repúblicas comprendidas en este Repartimiento.

Que los armadores no admitan á ningun marinero en los buques sin que les conste que se halla inscripto en las listas.

6.° Que si como los dichos Marineros naturales de los Lugares no Marítimos han de ser por esta profesion exemptos de las Levas de Milicia, y Soldados, han de quedar tambien obligados al Repartimiento, Contribucion, y Sorteo de la Marinería de la República en que se alistaren, acudiendo á su llamamiento, ó del Mayordomo de la Cofradía, y que á ello, en caso necesario, sean apremiados por las Justicias de su domicilio y habitacion.» (Fecho á 20 de Agosto de 1718. Coleccion de Varg., Leg. 4.)

Hé aquí repuesta en todo su vigor la cédula de 1607 por los mismos que entónces la habian rechazado, no obstante de estatuirse á consecuencia de reclamaciones de las villas de Guipúzcoa; y hé aquí tambien de relieve la inutilidad de la matrícula en la forma en que

apareció en 1625. No se olvide que ésta regia aún para la generalidad de las provincias del reino cuando se sancionaba el reglamento de Gastañeta reformado por Arozena y Aguirre. ¿Cómo, pues, se podrá explicar este cambio de la provincia de Guipúzcoa?

Antes rechazaba todo lo que significase inscripcion, y tenía á desdoro aquel requisito para que sus hombres ejercieran las industrias de mar; ahora lo proponia espontáneamente, adelantándose á los deseos del gobierno. «*No pueden ser admitidos en los buques los que no lleven certificacion de estar asentados en el libro del gremio y profesion de marinería.*» La ordenanza vigente del ramo no encarecia tal precepto, ni siquiera «*consideraba importante la providencia para el desarrollo de la institucion,*» mientras que Guipúzcoa, dándole la mayor importancia, disponia que la junta se *pusiese de acuerdo con el consulado, armadores y capitanes, para que no admitieran á ningun marinero sin que mostrara préviamente certificacion de su asiento en las listas* (1).

¿No entraña esto una profunda conviccion de los perjuicios que á todos inferia la evasion de sus marineros en las épocas de recluta, descargando un deber inexcusable en personas que jamás habian ejercido el oficio? ¿No significa un convencimiento de que la verdadera libertad se apoya en el órden, y de que el órden en esta materia consiste en que sirvan en las armadas los que ejercen las industrias marítimas? El reglamento de Arozena y Aguirre, es la prueba más evidente de lo que poco há dije comentando la forma de la institucion, segun la cédula de 1607 y segun la de 1625.

---

(1) Véanse en el folio anterior las cláusulas 4.ª y 5.ª del precitado reglamento.

La primera aparece restrictiva, y sin embargo, es mucho más liberal que la segunda, porque hay que partir como base de una obligacion imprescindible; y aquella responde al órden, prescribiendo su cumplimiento á los que por razon natural deben verificarlo, al paso que ésta, no prescribiendo nada, deja en pié el abuso y débilmente tolera que se ataque el derecho de la gran mayoría.

Tales raciocinios me indujeron á decir en páginas anteriores, que si la institucion apareció en 1625 desfigurada en la forma y de todo punto inútil para responder á los fines requeridos, el tiempo y la índole del país se encargarian de volverle su equidad, su conveniencia y el vigor que dimana de la justicia.

El precitado reglamento responde de la verdad de aquellas palabras, y para hacer patente que la conviccion de la provincia no fué hija de acuerdo momentáneo, véase cómo lo confirma y amplía nueve años despues (1727) la comision nombrada de su seno para el mismo asunto:

«Muy noble, y Muy Leal Provincia de Guipuzcoa.=Los nombrados por V. S. hemos visto su fuero, en el Cap. 11, titulo 19, que habla de las Lebas de Marinería para las Armadas Reales; el Reglamento que á este mismo fin, de orden del Rey dispuso, y comunicó á V. S. el Sr. Teniente General D. Antonio de Gastañeta, en veinte y tres de Noviembre del Año de mil setecientos y diez y siete; el Papel de discursos, que para el mismo efecto, y para aumento de Marinería dispusieron D. Bernardo de Arozena, y D. Felipe de Aguirre, en veinte de Agosto del año de mil setecientos y diez y ocho; y tambien otro, que de encargo de la Diputacion de V. S. han dispuesto, por Febrero de este año, el mismo D. Bernardo y D. Domingo Gregorio de Innibarvia; y para satisfacer á la Real orden de Su Magestad, de diez y seis de Setiembre del año último, y á

la que en fecha de ocho de Marzo de el presente, repite á V. S. el Ilustrisimo Sr. D. Joseph Patiño, nada se nos ofrece que añadir á lo que está pensado, y dispuesto en los citados papeles; y solo sentimos que V. S. lo debe mandar poner desde luego en práctica, con la mas puntual observancia, embiando copias de estos Papeles á las Republicas Maritimas, y ordenandolas, que formen sus libros de Cofradías y Listas de Marineros con toda distincion; y al Consulado de la Ciudad de San Sebastian, que cele, y disponga precisamente, el que ningun Armador ó Comisario ó Aprestador de Navío, debajo de las penas que V. S. arbitrare admita por Marinero á Persona que no estuviese asentada en la Lista de alguno de los Puertos Maritimos, y que estos, en volviendo los Navíos Ternobeses, formen sus listas puntuales, y embien copias de ellas á la Diputacion de V. S. para el dia primero del año próximo, y sucesivamente en cada uno á las Juntas Generales, razon de los Marineros ausentes, ó que huvieren muerto, y de los que nuevamente se huvieren alistado: porque con estas providencias, serán sabidos los Marineros, y el número de ellos, y su paradero, que facilmente podrá en qualquiera tiempo descubrir la Diputacion de V. S. y proporcionar las Levas, y los Repartimientos para las Reales Armadas, y Servicio de Su Magestad, con la suavidad, y buen modo que ordena el Fuero, en el Capítulo arriba citado; y se debe esperar, que se aumente este Gremio tan importante, si de parte de los Ministros Reales se cumpliere lo que estableció, y prometió el señor General D. Antonio de Gastañeta, en el octavo Capítulo de su citado Reglamento. Esto sentimos, debajo de la superior Censura de V. S. que acordará lo que considere mas combeniente. Villafranca 2 de Mayo de 1727.=Don Domingo de Vergara.= Miguel de Veramendi.=El Conde de Peñaflorida.=El Marques de Narros.=D. Juan Antonio de Herquicia.=D. Juan Bautista de Altuna.=D. Juan Francisco de Eulate.=Don Juachin de Aguirre y Amafa.=Don Joseph de Zavala Yurramendi.»

Que se formen libros de cofradias y listas de marineros con toda distincion, y que ningun armador ó aprestador de navios admita á marinero que no se hallase inscripto en las referidas listas, bajo las penas que se arbitren.

Que se dé razon de los marineros ausentes, de los fallecidos y de los nuevamente alistados, para que se sepa en todo tiempo el número de gente disponible.

Y la Junta, acordando seguir enteramente este dictámen, y las providencias que en él se expresan, mandó

informar de esta determinacion al Ilmo. Sr. D. José Patiño, el cual contestaba de este modo:

Carta del Ministro Patiño á la Junta de Guipúzcoa (1).

Acusa el recibo de las providencias tomadas por la Junta para hacer la matrícula de marineros.

« Con la carta de V. S. de 3 del corriente, he recibido el Papel que incluye el dictamen sobre las providencias, que V. S. ha acordado, para hacer la Matrícula, y Levas de sus Marineros. Y habiendo hecho presente al Rey el celo con que V. S. solicita establecer las reglas combenientes á conseguirse saber el número de Marinería empleada, y existente en su Costa Marítima, me manda prevenir á V. S., que combiniendo no ignorarse el todo de la que comprehenden estos Reynos, para proporcionar el número de Navíos, de que Su Magestad quiere se compongan sus fuerzas navales, será muy de su Real agrado que V. S. pase á mis manos un Estado de toda la gente de Mar que se alistare en los libros de Cofradías, como V. S. lo ha dispuesto, haviendo parecido bien á Su Magestad la providencia acordada, para que no se pueda admitir al servicio de Navíos mercantes á los que no estuvieren sentados en los mismos libros. Dios guarde á V. S. muchos años como deseo: Aranjuez 16 de Mayo, de 1729.=D. Joseph Patiño.=Muy Noble y muy Leal Provincia de Guipúzcoa » (Colec. de V., Leg. 4.)

Patiño le pide un estado de la gente de mar sentada en los libros.

(1) Nótase la diferencia de redaccion entre este documento y los de Guipúzcoa que anteceden.

XIII.

MOTIVOS PARA LA ORDENANZA LLAMADA DEL INFANTE ALMIRANTE.

Penetrado el Sr. D. Felipe V de que la nacion que tenía por territorio una península de extenso litoral entre los mares *Océano* y *Mediterráneo* (1), con *puertos seguros* en ambas costas y *capaces para numerosas escuadras*, debia fundar su poderío en el engrandecimiento de la marina, llave del comercio, agente de la industria y *nervio que sostiene la opulencia y gloria de las naciones*, procuró fijar toda su atencion en tan importante brazo del Estado, cuando la guerra y la diplomacia le permitieron solaz para dedicarse al gobierno de sus pueblos y poner órden en su desbarajustada monarquía.

El alegre ruido de las artes reemplazaba al fragor de la pelea; la industria renacia al amparo de la paz; la confianza daba pábulo al desarrollo del comercio; todo,

(1) Para que no se crea que trato de interpretar las intenciones de aquel gobierno, procuro servirme en este párrafo de las mismas palabras que aparecen en el preámbulo de la ordenanza de 1737, y son las escritas en carácter cursivo.

en fin, era propicio á los designios del rey; y para que las circunstancias fuesen más favorables, tenía cerca de su persona á un hombre encumbrado por sus talentos en la alta administracion, y no por la grandeza hereditaria de su cuna.

La Hacienda se iba arreglando merced á los desvelos de Patiño, regimentábase la milicia, se alejaba de los negocios públicos al cardenal, desvaneciéndose con su privanza la política deslumbradora que tanta sangre hizo verter, y la real atencion pudo fijarse en la marina y dedicar desahogadamente algunos fondos para su fomento. El órden, nunca conocido en nuestras armadas, parecia reclamar un puesto en este pacífico período; y como del órden se deriva la administracion y ésta á su vez da márgen á la unidad y al régimen, se acordó y puso en planta un reglamento para el cuerpo del Ministerio de Marina, deslindando las atribuciones, cometidos y responsabilidad de todos los funcionarios, desde el intendente y tesorero, hasta el más subalterno de los contadores (1).

El régimen en la inversion y manejo de caudales, y más aún, el cumplimiento en los pagos, vivificó los astilleros del reino, donde tiempo há yacian por tierra el hacha y el martillo; los operarios brindaban sus brazos á la corona, los talleres recobraban nueva vida con las carenas de los buques por tanto tiempo abandonadas, y con las construcciones que diariamente decretaba el gobierno; estudiábanse con el mayor esmero los bosques de nuestro territorio y los obstáculos que

---

(1) Consta de un articulado de 115 párrafos, y hállase manuscrito en el legajo 11, núm. 6 de la Colec. de Vargas, refrendado por el ministro Grimaldo en 1720.—Es ampliacion de uno redactado por el intendente general Patiño.

para la conduccion de maderas podian oponer los rios circunvecinos; se clasificaba, medía y justipreciaba el arbolado con prolija exactitud (1); y para organizar convenientemente el cuerpo de la armada dividíanse en tres agrupaciones las diferentes escuadras del Océano, Mediterráneo, Estrecho y flotas de Indias, asignándoles como centros respectivos los puertos de Cádiz, Ferrol y Cartagena, considerados á propósito para capitales de los tres departamentos en que se dividia el gobierno marítimo de la nacion.

Todo parecia augurar bienandanza á la marina; pero nada se habia legislado aún sobre la verdadera base de su encumbramiento; y como ni el rey ni su ministro (2) podian desconocer la importancia del personal aunque no les atribuyeran toda la que en sí tiene, comenzó el gobierno á ocuparse de su desarrollo, tomando las medidas que en su sentir juzgaba más oportunas.

Varios ministros fueron establecidos en los departamentos con subdelegados en los pueblos del litoral, para *hacerles entender* lo grato que seria al monarca la voluntaria matriculacion de toda la marinería, á fin de constituirla en un solo gremio con *franquezas* y *exenciones;* entre las cuales podia contarse como esencial la otorgada por Real órden de 29 de Agosto de 1726, *librando del sorteo de quintas para la recluta de los ejércitos de tierra á los que ingresaran en las matricu-*

---

(1) Es de admirar el concienzudo trabajo que para el objeto y á consecuencia de órdenes anteriores, presentó en 1738 el capitan de fragata don Juan Valdés con el título «Derrotero del rio Segura hasta su desembocadura en el Mediterráneo, abundancia de agua que lleva, malos pasos, vueltas y revueltas que puedan impedir el de las maderas y árboles de pino por si conviniese facilitarlo haciéndolo navegable.»

(2) Se alude á Patiño libre de las maquinaciones de Riperdá.

las marítimas, y otras gracias (1) que *sin nombrarlas* se reservaba conceder la corona para inducirlos á cumplir los deseos del rey. ¡Desventurado tino de los gobiernos, que siempre se disparaba al ocuparse de las dotaciones de los buques!

Ya hemos demostrado el valor negativo de las decantadas libertades y exenciones, y por complemento de ellas se les vendia ahora como gracia la de no servir al Estado en tierra los que quisieran hacerlo por mar, que viene á ser algo menor de la que se le hiciera al soldado hoy, libertándolo de servir en la armada siempre que desease continuar en el ejército por ocho años consecutivos. Mas dejando para su lugar oportuno el exámen de esta *singularísima concesion*, ocupémonos tan sólo de la manera que el gobierno tenía de mantener sus prescripciones.

Reiteradas cédulas se expidieron por el ministro Patiño recomendando el cumplimiento de lo preceptuado en la instruccion de 29 de Agosto de 1726 y órdenes anteriores, y la repeticion de éstas corrobora su inobservancia. Las autoridades locales, mirando exclusivamente por el bien de sus respectivas poblaciones, las bastardeaban por cuantos medios les era posible, con perjuicio del buen régimen y organizacion del importante brazo del Estado que la corona se proponia fomentar. Habíase eximido de quintas á los que se inscribieran, y al hallarse inscriptos se les obligaba arbitrariamenle á entrar en sorteos; tenian concedida

(1) Esta gracia es sin duda por su índole *más graciosa* aún que todas las concedidas, y me recuerda la que hizo cierto alcalde á sus gobernados en la siguiente prescripcion: «Todos los vecinos de este pueblo al hallarse en las casas consistoriales deberán salir á la calle por la puerta; mas como la puerta es pequeña y son muchos los concurrentes, se les hace gracia del mandato á todos los que prefieran arrojarse desde la azotea.»

la exencion de alojamientos y bagajes (1), y se les recargaba con estos servicios; habíaseles recomendado la conveniencia de formar un solo gremio, prometiéndoles por otra parte la ordenanza que no serian *ellos más obligados que los otros á dotar los bajeles de la corona*, y al aprestarse una armada eran los primeros y los únicos embargados, puesto que los no inscriptos tenian medios legales para eludir las pesquisas de los aprestadores, continuando tranquilamente en el ejercicio de sus industrias, sin servir en tierra ni en la mar.

El gobierno del rey, con mejores deseos que prevision y buen estudio sobre el ramo é índole del país, expidió en Enero de 1732 una Real órden, por la cual no solamente se excluia de quintas á los matriculados, sino á toda la gente de mar que quisiera inscribirse áun despues de haberle tocado los sorteos; órden que juzgándola por su letra, incurre, segun creo, en un círculo vicioso, porque no podia ocultarse al más cándido de los grumetes que si los matriculados se hallaban exentos de quintas, bastaria á cualquiera inscribirse para adquirir la misma aptitud legal sin haber menester del permiso de la corona; mas como el objeto de la mayor parte se reducia á practicar su oficio sin contraer por ello la obligacion de servir al Estado en sus buques, poco les importaba el ingreso en los sorteos, ántes bien, deseábanlo como medio hábil de cumplir más cómodamente la prestacion personal en tierra, dado caso que no pudiesen asimismo evadirla, y proseguir luego el ejercicio de sus industrias amparados por la ley.

---

(1) Ya hemos visto que al matriculado se consideraba como un soldado de reserva sin sueldo; y participando el soldado de aquella justa exencion, no se podia considerar como merced.

¿No se está viendo en la propia índole de la mencionada real disposicion la prueba de lo que ahora se acaba de exponer, y un corolario de lo que he deducido tantas veces respecto á la preferencia que el mismo marinero da en este país al servicio de tierra sobre el de mar, siempre que no vea en el último ventaja positiva? Y como en la época que narro todas eran ilusorias mientras más decantadas, falaces mientras más prometidas, y vanas y de valor negativo algunas de ellas por mucho que el gobierno se esforzase en cobijarlas con *oropeles*, era obvio que ninguno se habia de inscribir, y á mayor causa cuando por tal manera podia más fácilmente librarse de lo molesto sin renunciar á lo provechoso: otra conclusion se hallaria reñida con la lógica. Ahora bien: si los marineros preferian en último caso el servicio en tierra siempre que cumplido pudieran utilizar las industrias marítimas, y si el de la armada debia cumplirse y era justo que lo cumpliesen los marineros, ¿qué otra solucion tenía el problema sino exigir préviamente la matriculacion á los que quisieran ejercer las referidas industrias?

La imposibilidad de saberse el número de la marinería y de evitar su fuga en los aprestos de las armadas por lo acordado hasta entónces; las quejas razonables de los inscriptos al ver que sobre ellos recaia exclusivamente esta carga obligatoria, mientras que todo el mundo se utilizaba de las industrias marítimas, que era lo único provechoso, el lógico retraimiento que por tal causa se tenía á la matriculacion, y la injusta violencia que se estaba haciendo á personas de oficios extraños para que dotasen los buques, con perjuicio del régimen de las armadas y de los habitantes de la segunda zona litoral, dieron fundamento á una ordenanza que, respetando el derecho de todos los españo-

les, hiciera cumplir realmente el servicio tan sólo á los que ejerciesen las industrias marineras.

El gobierno encontraba una garantía de sus efectos en la provincia de Guipúzcoa, donde la equidad habia reemplazado al abuso, el órden á la licencia, y se llevaba á cabo la recluta, sin perjudicar á nadie, desde la promulgacion del reglamento de Aguirre y Arozena, sancionado diez años despues por la Junta de la Provincia, y cuya primordial prescripcion se concretaba á que no fuese admitido en ningun buque el hombre de mar que no se hallase préviamente matriculado en los libros de su respectiva cofradía.

El rey, queriendo además elevar el ramo á la altura exigida por su importancia, confirió á su hijo el empleo de almirante en España é Indias en los términos que aparecen en el preámbulo de la siguiente

Ordenanza del Infante Almirante.

« El Rey.—Como la invisible Mano de la Omnipotencia colocó sobre los mares Occeano, y Mediterraneo, los Reynos, y Provincias, que en la Peninsula de España componen, y forman mi Monarquia, situando en ambas costas Puertos seguros, abrigados, y cápaces de muy numerosas Armadas, parece, que el dedo de aquella inexcrutable Providencia señala las utilidades, que en sola su situacion dió á mis Reynos, para que mi Real aplicacion se dirija y encamine á que todos los naturales de ellos se aprovechen de las ventajas, que deben al autor de la naturaleza, fomentando la Navegacion, y Comercio, que en todos los estados es el Nervio, que sobstiene la gloria, y opulencia de las naciones: Con esta consideracion, y deseo dividí en tres Esquadras el Cuerpo de mi Armada Naval, señalando para Capitales de estas tres divisiones, ó Departamentos los Puertos de Cadiz, Ferrol, y Cartagena, para

que los naturales de todas mis Provincias se aficionasen al trafico de la mar, que tanto puede ayudarles á respirar de la fatiga de las anteriores Guerras, y establecí en cada Departamento Ministros instruidos de mi Real intencion, para que manifestandola á todos los Pueblos de su distrito, hiciesen entender, quam de mi real agrado seria, que se alistasse, y matriculasse toda la Gente de Mar de mis Dominios, para reducirla á un Gremio separado, y distinguido con honras, franquezas, y privilegios; y para que empezassen á lograrlos, concedí por mi Real Orden de veinte y nueve de Agosto de mil setecientos y veinte y seis á toda la Gente de Mar que se alistasse, la libertad de no entrar en sorteo de quintas, para la recluta, ó aumento de mis Exércitos de Tierra, y ofrecí concederles otras gracias, reservando siempre la mayor en mi Real ánimo, que fué la de poner á la Cabeza de mi Real Armada Naval á vos el Infante D. Phelipe, mi muy caro, y muy amado hijo, nombrandoos Almirante General de todas las fuerzas Maritimas, que sirven al presente, y en adelante sirvieren á mi sueldo, para la conservacion, y propagacion de la Santa verdadera Fe Catholica, defensa del decoro, y honra de la Nacion Española de mis dominios en las quatro partes del Universo, como efectivamente os nombré por mi Real Patente de catorce de Marzo de este año: Y sin embargo de que confio, que con un exemplo tan digno de imitacion, y con el estimulo de vuestra fidelidad, y amor concurrirán á porfia, no solo los nobles de todas las Gerarquias de mis Reinos, sino todos mis vasallos, exercitados en la navegacion, á tener la honra de servir á la sombra de las Vanderas del mando de un Principe como vos de tan superior representacion, y altas calidades: He venido en conceder á quantos se matricularen, y alistaren para servir en mi Real Armada Naval, los privilegios, y franquezas siguientes.

Para honrar la institucion nombra en el preámbulo á su hijo el infante D. Felipe, almirante general de todas las fuerzas maritimas.

Confirma la exencion de quintas.

1.° Confirmo, y nuevamente declaro, que toda la gente de mar, que quisiere matricularse, y alistarse para servicio de mis Navios, y los Carpinteros de Ribera, y Calafates, que así mismo se matricularen para construirlos, carenarlos, y ponerlos en estado de navegar, y de hacer la guerra á los Ene-

migos de mi Real Corona, han de ser libres, y exemptos del sorteo de las Quintas, que de aquí adelante mandare hacer, para recluta, ó augmento de mis Egércitos de Tierra; y ordeno á todas las Justicias de las Ciudades, Villas y Lugares de mis Reynos, los tengan por libres, y exceptuados de este servicio, luego que les conste, que estan matriculados.

2.° Assi mismo declaro, que no han de ser comprehendidos en el repartimiento de las boletas por alojamiento de los oficiales, y soldados de mis Egércitos, que transitaren de unas á otras Provincias, ó se mantuvieren en ellas de Cuartel, ó de Guarnicion, y que tampoco deberán ser compelidos á las demas cargas concegiles de los Pueblos, como Vagages, Depósitos, Tutelas, Mayordomias, ni otras de esta naturaleza, para que logren este alivio, y distincion los que voluntariamente se prefieran, y anticipen á ofrecer sus personas para navegar, y tripular los Navíos de mi Real Armada. La de cargas concejiles.

3.° Para evitar las dudas, que la práctica de esta mi Real resolucion pueda producir, declaro, que han de gozar estas exempciones las casas de los matriculados, casados, ó viudos, donde residan ellos, ó sus mugeres, y familias; y que tambien han de tener el mismo privilegio las casas en que vivan, y residan de pié fixo los matriculados solteros con su padre, madre, ó hermanos, dentro de los lugares de su naturaleza, donde sean conocidos, ó estén avecindados con casa propia, ó alquilada de su quenta; pero no serán privilegiados los Marineros matriculados, que no tengan domicilio seguro, y habiten en Posadas, Mesones, ó Casas de particulares, las cuales no deben gozar esta franqueza, ni los tales Marineros pretenderlas. Aclara el anterior.

4.° Assi mismo declaro, que todos los que (como queda referido) se matriculen no estén sugetos, ni obligados á parecer en juicio ante los Jueces Ordinarios de sus respectivos vecindarios, porque mi Real ánimo es, de que todas sus causas, ya sean civiles, ó criminales, sean juzgadas, y sentenciadas por la Jurisdicion del Almirantazgo, en conformidad, y consecuencia de mi Real Patente de catorce de Marzo de este año, en cuya virtud servis, y exerceis el cargo, y dignidad de Al- Confirma el fuero.

mirante General, á cuyo fin le passaran á los tribunales de vuestra jurisdicion, en el estado que estuvieren todas las causas de los que se matricularen.

Admision de extranjeros católicos.

5.° Como han sido mis Reynos el asilo, y amparo de todos los perseguidos en los estraños por el exercicio, y profession de la Santa verdadera Fé Catholica, y quiero, y deseo, que en adelante lo sean sin excepcion de Naciones: Mando, que todos los Marineros Catholicos, que quisieren venir á servir en mi Armada Naval sean recibidos, y mantenidos en ella con las plazas de que los hagan merecedores su pericia en la Navegacion, y su duracion en mi Real servicio; y si se casaren en los Pueblos de mis Costas, ó vinieren casados, y se avecindaren, y alistaren como los demas de mis Provincias, gozarán de las mismas franquezas, y gracias, que dexo concedidas á los que de mis Vassallos se matricularen.

Usufructo de las industrias marítimas.

6.° Y porque mas bien se conozca cuanta distincion quiero que tenga toda la gente matriculada, y lo que pesan en mi Real consideracion las fatigas de su exercicio, durante las navegaciones de mis Baxeles, en todas las estaciones del año, y que solo el gremio de la Gente de mar, matriculada en todas las Costas de mis Reynos, es razon que se utilice de las conveniencias, y lucros, que resultan del trabajo de su exercicio: Mando, y ordeno, que ninguno, que no sea matriculado pueda servir en las embarcaciones de resguardo de mis Reales Rentas, ni en las de Particulares, que trafican, y comercian en los Puertos, y Mares de mis Reynos; y que tampoco será lícito á ninguno, que no esté matriculado, pescar con embarcacion en ninguno de los Puertos, Playas, Bahias, Ensenadas, Radas, desembocaduras de Rios, ni Golfos de ellos, porque mi Real voluntad es, que assi las utilidades de la puntual paga de los Marineros, que sirven en las embarcaciones de Rentas, como las de la pesca, y las de transportar personas de unas partes á otras, y las de embarcar, y desembarcar, conducir, y llevar los generos comerciables en los Puertos con embarcaciones menores, se refundan, y repartan en sola la gente matriculada para el servicio, y manejo de mis bageles permitiendo solo á los que no lo estén la pesca de Vara ó Caña,

y la de los Esparabeles, ó artes de pescar, de que puedan usar desde tierra, sin valèrse de embarcaciones.

7.° Y para que no se perjudique, ni vulnere esta mi Real determinacion, mando, que todos los pescadores matriculados, puedan denumpciar, y denumpcien las pescas que hicieren los no matrículados contra los que queda dispuesto en este asumpto; y ordeno á todos los Jueces del Almirantazgo, que admitan y justifiquen las denumpciaciones que assi se hicieren, aplicando por mitad su valor al denumpciador, y al Juez que la sentenciare.

Vigoriza por medio de la denuncia el precepto del artículo anterior.

8.° Por la misma consideracion de que debe ser repartida en toda la gente matriculada la utilidad de la navegacion, mando, que en ocasiones de Flotas, Galeones, Azogues, y Guarda-Costas para mis Reynos de la America, passe á la Bahia de Cadiz un Navio de Guerra de cada Departamento, tripulado, y armado con gente matriculada en sus distritos, á incorporarse con el Comandante de la Esquadra que aya de navegar; y que toda la gente que hiciere este viage, vuelva con el mismo navio á restituirse al Puerto de su Departamento, donde será pagada de remate; y cuidareis muy particularmente de que el equipage, y tripulacion del Navio que se eligiere, no incluya ni comprehenda hombre de Mar, que no aya hecho, á lo menos, tres campañas en mis Baxeles de Guerra en los mares de Europa, por lo que importa que sea gente habil, y experimentada toda la que sirva en las dilatadas navegaciones de la America.

Convoy de las flotas de Indias.

9.° Todos los hombres de Mar, que estuvieren entrados en los sesenta años de edad, mando, que sean exemptos de servir en mis Baxeles, gozando, no obstante su jubilacion, el Fuero, y Privilegios de Marina, y la facultad de pescar, embarcar, desembarcar, y transportar generos, y personas, con tal que se alisten, sin embargo de que no han de navegar en mis navios; y ordeno, que á todos los marineros, que hubieren servido en ellos con su asiento claro, y sin nota de desercion el espacio de treinta años, se les den sus licencias, si quisieren retirarse de mi servicio, sin perder por eso la jurisdicion, Fuero y Privilegios de la Marina, que desde ahora les concedo

Todo hombre de más de 60 años que se aliste en las matrículas, gozará el fuero y exenciones sin necesidad de servir al rey.

por su dilatado mérito, cuya justificacion hecha, y aprobada por vos, me consultareis lo que tuviereis por conveniente, para que en su virtud mande yo expedir la Cedula de Preeminencias correspondiente, si el individuo á quien se concediere la licencia hallare conveniencia en pasar á vivir tierra adentro en las Provincias que no tengan costas de Mar, y esten sin Ministros, ni Tribunales de Almirantazgo.

Jubilacion y recompensa á las acciones distinguidas.

10. Los que se matricularen entrados en edad de no poder servir los treinta años, que quedan referidos, sin llegar á los sesenta, obtendrán en entrando en ellos su jubilacion, y la gozarán, con todo lo demas que queda explicado en el Artículo antecedente: Y si en el tiempo que sirvieren, assi estos, como los demas de todas las edades, executaren alguna accion señalada en mi Real servicio, mando, que haciendola constar en vuestra Secretaría del Almirantazgo, y estimandola vos digna de remuneracion, me consulteis lo que os pareciere, para que les conceda el sueldo de Invalidos en la Thesoreria de Marina del Departamento en que esten avecindados, sobre la qual, ó sobre otros efectos de mi Real Hacienda aplicaré los fondos necessarios á la subsistencia, y manutencion de todos los que en funcion de Guerra, con Enemigos de mi Real Corona, ó en faena, ó maniobra de mis Baxeles, quedaren inhabiles para trabajar, y continuar mi Real servicio; y si alguno, á quien se conceda el sueldo de Invalidos, hallare mas quenta en recibir por una vez diez y ocho pagas del último sueldo que aya gozado para buscar con el importe de ellas otro modo de vivir, ordeno, que se le den, y que en su asiento se haga la prevencion conveniente, para que conste esta recompensa y que no pueda tener otras pretensiones.

Inválidos por funcion maritima ó de guerra y opcion al percibo único de diez y ocho mensualidades de una vez del último sueldo que hayan gozado.

Distincion á las acciones señaladas.

11. Habiendo manifestado la experiencia, que (particularmente en mi Armada Naval) han sobresalido, y distinguidose muchos hombres, á quienes solo el valor, la virtud, y la aplicacion elevaron á los mas altos grados de mi Real confianza, y de la Guerra de Mar: Declaro, que sin embargo de que tengo establecidas, y formadas Academias en donde se eduquen, é instruyan en todas las partes de la Mathematica, y especialmente en la navegacion, los Nobles de mis Reynos, no por

esso quedaran sin premio, ni distincion de honor las acciones señaladas de la Gente de Mar, por que mi Real ánimo es, que se atiendan, y remuneren los hechos de honra, y merito sobresaliente, en quien quiera que sea el dueño de ellos, sobre lo cual os hago desde luego muy particular encargo.

12. Y finalmente, para que por ningun motivo, causa, ó pretexto, dexe toda la Gente de Mar de concurrir gustosamente á matricularse: Mando, y ordeno, que á cada uno de los que fueren nombrados para salir á la Mar en mis Navios de Guerra, se les anticipen las pagas, que es costumbre, para que puedan dejar socorridas sus familias, durante la ausencia; y que vueltos á mis Puertos, y desarmados los Baxeles, se les den por los Intendentes de Marina de los Departamentos las licencias y Passaportes para que se restituyan á sus casas; y ordeno á las Justicias de los transitos que hicieren, via recta para ellas, que en virtud de los referidos Passaportes que han de expressar el tiempo de su validacion, les den el alojamiento ordinario, y los vagages que pidieren, á los precios establecidos en mis Ordenanzas; y que el sueldo que gozaren se les considere hasta el dia que llegaren á sus casas, segun la distancia que hubiere á ellas desde el Puerto en que se desembarcaren, y se despidieren paga los de todo su haber. Pagas anticipadas, dietas de tránsito y bagajes.

Todo lo cual tendreis entendido para hacer observar su cumplimiento; en inteligencia, de que para que no se impida, embarace ni turbe el uso, y establecimiento de la Jurisdicion, Fuero y Privilegios, que dexo declarados á la Gente de Mar, que se matriculare en todos mis Reynos, y Señoríos: He mandado, que se passe copia de esta Cedula al Gobernador de mi Consejo de Castilla, para que por él se despachen las provisiones correspondientes (insertandola en ellas á la letra) á todas mis Chancillerias, Audiencias, y demas Tribunales de mis Reynos, para que por ellos se hagan saber á todas las Justicias de las Ciudades, Villas y Lugares de mis costas Maritimas de sus respectivas Jurisdiciones; y que por mi Secretario del Despacho de la Guerra se dé la misma noticia, y remitan iguales copias á todos los Capitanes Generales, y Gobernadores de las plazas de ellos, que assi es mi Real voluntad. Dada en San

Ildephonso á diez y ocho de Octubre de mil setecientos treinta y siete.=Yo el Rey.=D. Matheo Pablo Diaz.»

(Continúa con una instruccion á los Ministros y Capitanes Generales de Departamento sobre el modo de verificar las matrículas, de expedir las cédulas á los individuos, prevenciones sobre abusos posibles y otras materias propias del asunto; siendo notable lo que entraña el artículo once, que literalmente dice así):

Prohibicion del instituto.

11. «Como estoy advertido de que en las ocasiones, en que antes de aora ha sido necessario hacer repartimiento de Marineria en todas las Costas de estos Reynos, se han cometido no pocos desórdenes, en grave perjuicio del servicio del Rey, y de los mismos Marineros, permitiendoles poner en su lugar otras personas, ó Estrangeros, á favor de quienes entendereis, y practicareis literalmente lo ordenado en el Artículo quinto de la Real Cedula de Privilegios, declaro, que ninguno, á quien toque por la alternativa navegar en los Navios de Guerra, pueda poner otro en su lugar, ni exceptuarse de hacer la Campaña que deba, sin que por esto se os limite la facultad de dispensar en algun caso, en que la razon requiera esta condescendencia, que solo será justa por actual enfermedad del nombrado, ó de su mujer, ó por algun otro accidente, en que por su ausencia se aventure el credito, estimacion ó hacienda del matriculado, de cuyas causas os instruireis, é informareis vos, y los Ministros de los Partidos, de las personas de mas verdad de los Pueblos, y en estas circunstancias debereis nombrar en lugar del que se quede, al que le siga en el orden de la alternativa; y el que por alguna de dichas razones fuere escusado, deberá servir la sucessiva Campaña.» (Colec. de Varg., Leg. 4, Impresa.)

Comentarios sobre la Ordenanza de 1737.

Una sola mirada al extenso y bien escrito articulado del anterior documento, pone de relieve un estudio sobre la materia, tanto más plausible, cuanto ajeno

habia sido de las órdenes expedidas hasta entónces; la importancia que en su preámbulo pretende dar el rey á este brazo del Estado, indica que no se le miraba con todo el celo debido para que se reflejase en el exterior sobre la nacion, y su texto entraña prescripciones lógicas que se derivan de una dilatada experiencia en la inutilidad de anteriores leyes.

Los principios en que se funda pueden resumirse en los que siguen:

1.° Todo español contrae el deber de servir á su patria en tierra ó en la mar.

2.° Este último servicio es más penoso que el primero; requiere por tanto inclinaciones naturales en quien lo desempeñe, y exige mayor pago en razon al mayor trabajo.

3.° La índole del servicio de la armada rechaza toda violencia en su aplicacion; conviene, pues, que á nadie se fuerce á él, como sin riesgo podria verificarse respecto al servicio de tierra.

4.° El único modo de conocer las inclinaciones de los individuos á una cosa determinada es por su espontánea aplicacion á la cosa misma; las evidencian por tanto hácia la vida de mar los que se dediquen á la navegacion é industrias marineras, y cumpliendo éstos en la mar la obligacion de que trata el artículo 1.°, se llena la prescripcion del 2.°

5.° Todos los españoles pueden dedicarse á las referidas industrias.

6.° Luego solamente los que por su libérrima voluntad ejerzan el oficio, sean los que cumplan en la armada el deber que contraen todos los españoles de servir al Estado.

Háse visto el desórden en que se hallaba el reclutamiento marítimo; la injusta presion que se ejercia en

los terrestres, obligándolos á una clase de vida contraria á sus inclinaciones; los resultados fatales de esta violencia; los abusos que cometian los marineros, buenos siempre para ejercer sus industrias y nunca para servir en la mar á la corona; la proporcion que les brindaba la ley para eludir tan imprescindible deber, ya aprovechando la salida de un buque para las Américas, ya internándose en el propio territorio, ó negando su oficio en último recurso para servir en tierra y volver luego á la mar; he expuesto, por último, las consecuencias contrarias pero completamente lógicas que produjo la inocente ordenanza de 1625; y así la llamo, porque el principio de que los marineros hayan de servir al rey *por honor*, presupone una candidez tan plausible para la vida privada, como absurda para la pública y perjudicial en el gobernante.

La ordenanza de 1737, hacia comprender la obligacion de servir al Estado y lo penoso del servicio marítimo: prescribiendo que solamente lo prestasen los que ejercian las industrias marineras, respetaba el derecho de los que no tuviesen inclinaciones hácia una vida completamente extraña; respetando este derecho, conciliaba la conveniencia del individuo y de la nacion; conciliando ambas conveniencias, establecia un sistema para el servicio de los bajeles, mucho más liberal del que hoy mismo rige en la mayor parte de las naciones para los ejércitos de tierra, puesto que áun no hemos llegado á proscribir lo que se llama contribucion de sangre, ni áun se columbra posibilidad para ello; concediendo franquicias á los que se inscribian, proclamaba, al ménos en la forma, el principio de mayor pago al mayor trabajo; abriendo, por último, la inscripcion á todos los españoles mediante las cláusulas prescritas, hacia de un deber de cumplimiento impres-

cindible en tierra, un deber de cumplimiento voluntario en el mar.

Aunque calcada en la cédula de 1607, donde por primera vez se nombra la institucion, superábale en la ventaja de dar al servicio, en cuanto era posible, el carácter de voluntario. Aquella prescribia que todos los que ejerciesen las industrias marineras debian servir al rey en sus flotas; esto era justo dando por supuesto el deber del servicio á la patria; pero su prestacion en los buques venia á ser consecuencia de aquella premisa; y la ordenanza que comentamos salvó toda presion sobre los individuos trocando la premisa en consecuencia, al establecer que no ejerciesen las referidas industrias los que no se hallasen dispuestos á cumplir en la armada aquel deber imprescindible.

A primera vista parece que no hay diferencia esencial entre una y otra prescripcion; pero por poco que se reflexione echaremos de ver que aquella reclama un derecho *à posteriori*, al paso que ésta lo establece *à priori;* la una exige el pago de un deber sin aviso prévio; la otra previene el deber que se contrae; la primera, por tanto, ejerce un derecho justo de un modo ejecutivo; pero la segunda, mandándolo preventivamente, guarda mayor consideracion á la libertad individual, é impide que en ningun caso se llame sorprendida la parte contratante.

Dicho todo lo que antecede, se comprenderá que hasta la aparicion de la ordenanza, objeto ahora de nuestro exámen, no habia habido ningun sistema que respondiese á la índole del servicio con relacion al carácter é inclinaciones del pueblo á que se aplicaba. Tráiganse á la vista la cédula de 5 de Octubre de 1607, la de 25 de Enero de 1625, el reglamento de Gastañeta de 1717, modificado por Arozena y Aguirre un año despues, el

acuerdo de la Junta de Guipúzcoa en 1732, y las Reales órdenes adicionales dictadas por Patiño; medítese sobre los resultados que produjo cada uno de estos documentos; obsérvense las alteraciones y enmiendas que en el posterior hay respecto del que le antecede; no se olvide el desórden, la licencia y el abuso que imperaban, ni las faltas que legalmente podian cometerse á la sombra de todo lo prescripto, y poniendo luego los ojos en esta ordenanza, veremos que todas y cada una de sus prescripciones son hijas de la experiencia, derivadas de la necesidad é impuestas por la índole del país.

En suma: todo el escrito es una glosa de la cédula de 1607, cuyo restablecimiento se proclamaba con la predicha alteracion; y si recordamos el orígen de aquella, podremos concluir con que la matrícula de mar nació de justas reclamaciones populares.

Esto, por otra parte, forma la mayor prueba de que no fué importada del vecino reino como hasta ahora se ha pretendido, fundándose quizá la conjetura en la influencia que en todo y por todo ejercia aquella nacion sobre España desde el cambio de dinastía. El gran Colbert no habia aún venido al mundo cuando el tercer Felipe firmaba la precitada órden, sin que por ello pretendamos despojarle de su originalidad ni en un solo párrafo: ambos países guardan una estrecha analogía respecto á asuntos navales, y derivándose la institucion de un principio de equidad que salta á la mente, y de la índole de pueblos más guerreros que marítimos, es verosímil que allí surgiera de un modo tan espontáneo como en nuestra nacion.

Comentados los principios de la ordenanza de 1737, réstame explicar una de sus prescripciones, que de mirarse por el prisma de esta época mereceria la censura de cualquier persona completamente extraña á la his-

toria del ramo. Tal es la que establece treinta años de servicio para el inscripto: y no hay duda que bajo el concepto que se expresa deberia ser zaherida una institucion que obligara á semejante absurdo; pero la misma dificultad de la ejecucion exige otro sentido para la frase. ¿Quién podria resistir treinta años de servicio en la mar,..... al rey..... y en aquel tiempo?

En otro lugar he consignado la verdadera interpretacion de la cláusula; baste ahora decir que los treinta años se reducian á lo sumo á cuatro de servicio efectivo (1), ó sean cuatro campañas alternadas, lo cual no constituiria un período insoportable, si otra hubiera sido la organizacion de los buques, y otro el cumplimiento en los haberes devengados por las dotaciones. Hasta este punto no he tenido más que elogios para la ordenanza del infante almirante, juzgando su forma, como es natural, con relacion á la época; pero contiene su texto una palabra cuya aplicacion impropia la creo motivo de censura, cualquiera que fuese la intencion del legislador.

El uso de la palabra *privilegio* para denotar las concesiones que préviamente establecia la corona á cambio de la condicion impuesta á los que la quisieran aceptar, implica cuando ménos un error lamentable que puede traducirse por *falacia;* porque siendo las llamadas *franquicias* anteriores á la clase, no podia existir privilegio sin privilegiados, y no recayendo éste sobre los inscriptos sin la prévia aceptacion de lo que en cambio se les debia exigir, redúcense las *exenciones*

(1) Se excluyen, como es natural, á los que quisiesen servirlos voluntariamente, que juzgo no habria ninguno, porque el servicio nunca es grato, y ménos en aquella época, aunque muy honroso en ambas.

al pago de una deuda contraida (1). En una palabra: los privilegios otorgados á la gente de mar, son los que hoy pueda tener un licitador para tomar parte en cualquier subasta.

El interés que pudiera presidir en los gobiernos para disfrazar de tal manera el pago de un trabajo condicionalmente establecido, es sin embargo muy excusable si se tienen en cuenta las circunstancias del país; pero la menor falta de cumplimiento en cualquiera de las condiciones estipuladas, á más de afectar al desarrollo de la institucion, implica una censura al poder, tanto más severa cuanto mayor fuese el perjuicio que inferia á los inscriptos.

Si prescindimos de este punto, fuerza es considerar que la justicia, la conveniencia para el individuo y para el Estado, y la prevision que campean en la ordenanza de 1737, son cualidades ganadas á costa de siglos enteros de desórdenes, vejaciones y abusos, de un trastorno lamentable que, abatiendo á cada paso el pendon de Castilla, lastimaba nuestro orgullo patrio y rebajaba nuestro prestigio en el exterior. Aquel documento reunia condiciones para haber levantado el personal de nuestra marina; la narracion nos irá enseñando si los gobiernos cumplieron sus cláusulas; por ahora sólo conste que á consecuencia de su promulgacion inscribiéronse en el más reducido de los departamentos 6523 individuos hábiles, y 856 inhábiles (2).

(1) En el curso de este libro se amplía el punto estableciendo comparaciones que abogan en favor de la aseveracion sentada.

(2) En esta forma, segun el pié del documento que tengo á la vista: «Reino de Murcia 1673 hábiles, 107 inh.=Cataluña 1679 háb. 456 inh.—Mallorca 2022 háb. 293 inh.—Valencia 1029.—Total 6523 háb. y 856 inh.

»Los 6523 Matriculados utiles y 836 inutiles que comprehende el Estado y resumen anteriormente, son los mismos que por las listas principales de

En armonía con lo prescripto, adoptó la provincia de Guipúzcoa el sistema de entregar á sus marineros unas cédulas como comprobante de la inscripcion, análogas á las expedidas á los otros del reino, con la única diferencia de ser firmadas por los mayordomos de las cofradías respectivas, con el refrendo del ministro del ramo en la provincia, y autorizadas al igual de todas con el sello del infante almirante, como se prueba por el escrito que sigue:

La Diputacion de Guipúzcoa ordena la matrícula en armonía con lo preceptuado.

«Habiendo ordenado el Sr. Infante Almirante general que en todos los dominios de S. M. no se embarque por marinero á viaje alguno quien no estuviere matrículado, y obligado á servir en los Navios de S. M. siempre que se le mandare, y hechoseme saber esta orden de S. A., despues de varias representaciones, he devido á S. A. la honrra de que se me haya dignado de mandar que á los Marineros de mi distrito les baste para embarcarse á cualesquiera navegacion el llevar certificacion de estar alistados en los Livros de las Cofradias de Mareantes, y obligados á correr suerte en la forma que hasta aquí se ha practicado, siempre que S. M. me ordenare, y yo repartiere marineria á mis Puertos. Estas certificaciones como lo vera Vm. en la adjunta órden de S. A. inserta en la copia de la que incluyo del comisario ordenador de Marina D. Fhelipe de Vrioste, las han de dar los mayordomos de las Cofradias arreglandose á los libros de ellas segun el formulario adjunto, y cuidando de distinguir á los sugetos con las señales que tenga cada uno.

---

la Matricula (que paran en la Contaduria de Marina de mi cargo) respectivas á los expresados Reynos, consta haberse alistado para servir en la Marina aviendoseles formado sus Asientos en consecuenzia de certificaziones que por los Comisarios encargados de la Alfer.ª Matrícula en este Departamento se han remitido hasta el dia de la fecha á estos ofizios para la toma de razon en ellos: y en conformidad, de orden del Sermo. Sr. Infante Almirante general comunicada por el Sr. D. Cenon de Somodevilla, secretario del Almirantazgo de Marina, con fecha 7 del presente mes, doy este en Cartagena 30 de Noviembre 1736.» (Doc. núm. 119, Leg. 4, Colec. Varg.)

A este fin remito á Vm. quinientas copias impresas de estas certificaciones para que las vaya Vm. haciendo llenar como se ofrezca con los nombres, y señales de los marineros que hubiere en su Cofradia ahora, y en adelante. En ellas ha de poner (como va señalado) el visto bueno el Ministro de Marina; despues el sello de S. A. y ha de tomar la razon el Contador de Marina, con cuyas circunstancias quedarán havilitados para cualquiera navegacion, los que llevaren la certificacion, pero no se permitirá embarcarse á ninguno que no la tuviere.»

. . . .

«Espero del celo de Vms. al Real servicio que dispondrá con la claridad, y distincion posible el Libro de su Cofradia como está mandado en mis Juntas generales de los años 1717 y 27 en consecuencia de lo arreglado con el Teniente general D. Antonio de Gastañeta; y que haciendo que no quede marinero ninguno que no se aliste en la Cofradia tomará cada uno de ellos su certificazion para ser avilitado á toda suerte de navegacion, y que á este fin egercitarán Vms. toda su eficazia y actividad, lo que estimaré á Vms. mucho como se lo manifestaré en quanto sea de su agrado: Dios guarde á Vms. muchos años como deseo: de mi Diputacion en la M. N. y M. L. Ciudad de San Sevastian 17 de Henero de 1739.=Por la M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa, Manuel Ignacio de Aguirre.= M. N. y M. L. Ciudad de San Sevastian.» (Colec. de Vargas, núm. 120, Leg. 4.)

XIV.

EL PROYECTO DE UN MINISTRO.

¡Paso al genio!

Es la primera frase que se me ocurre al aparecer en este escrito el ilustre nombre del marqués de la Ensenada; y luégo, al reflexionar en el contraste que forma su grandeza con mi pobre pluma, declinaria en este punto la honra de discernir sobre la menor de sus disposiciones, si en ellas no viese la clave de la preponderancia atribuida á la marina borbónica española, en la segunda mitad del siglo décimoctavo.

Todos conocemos al famoso intendente secretario del almirante D. Felipe, cuyos conocimientos en la alta administracion, y muy especiales en la del ramo de marina, le elevaron á la dignidad de ministro de la corona; y cuyo porte, donaire, talento social, amable trato y distinguidas maneras le fueron franqueando las puertas de la régia estancia hasta conquistar el favor del rey; pero es preciso pasar por la vista sus instrucciones, para comprender el mérito de su administracion y los rasgos esenciales de su creador talento. Patiño, in-

tendente general, habia comunicado el primer impulso á la marina de Felipe, fomentando los mejores astilleros de la nacion (1), estableciendo su primer arsenal (2), planteando los cuerpos de infantería y artillería de marina, academias de guardias y cuerpo del ministerio (3), uniformando los haberes de todas las clases, llevando por último la organizacion á los diversos institutos que habian de constituir el ramo; y ya ministro de la corona, sacaba del caos la Hacienda y proseguia la gran obra de restaurar la marina. Pero si las circunstancias especiales de un período determinado permitieron al protegido de Alberoni explayar sus conocimientos administrativos, quedaban en parte esterilizados sus frutos por el desmedido fausto que la política internacional reclamaba contínuamente para la monarquía, con grave perjuicio del Tesoro.

Al llegar Somodevilla á la cumbre del poder, abarca de una sola mirada el estado de las naciones prepotentes de Europa, fija sus ojos en Francia, dirígelos hácia Inglaterra, observa despues al reino cuyos destinos tenía encomendados, y encuentra desgraciadamente roto el equilibrio con desventaja propia. La superioridad de los ejércitos de la nacion vecina resiente el orgullo patrio del ministro; la prepotencia de la Gran Bretaña en los mares despierta sus recelos, y al par que mide el engrandecimiento de su país por el de la marina, toca la precision de poner los cimientos de su obra, porque carecia de base la existente.

Habia buques de gran porte, acopio de maderas,

(1) Los de Puntales, Pasajes y Barcelona.

(2) La Carraca.

(3) Fué ordenado de tal modo, que no creo incurrir en impropiedad diciendo que lo planteó.

hierros, lonas, jarcias y un arsenal en construccion; pero ni sus talleres daban abasto á las necesidades de las flotas, ni se podia exigir premura en las construcciones, ni áun verificarse la fábrica de navíos á la altura de la época, triste es decirlo, por la falta de personal competente. La ereccion de dos establecimientos análogos en Ferrol y Cartagena fué en el punto ideada por el ministro, proponiéndose no economizar sumas que redituarian pingües ganancias al país; y como al genio jamás le alcanzan los torpes tiros de la envidia, se valió para realizar sus propósitos del concurso de dos hombres de los más eminentes, abriendo campo anchuroso á sus talentos con general beneficio de la nacion, al modo que el sol abre los cálices de ciertas flores, y se refleja sobre sus pétalos para que esparzan su fragancia y luzcan sus bellos matices.

D. Antonio de Ulloa revisaba los planos del arsenal en proyecto remitidos por el director de ingenieros hidráulicos Feringan, y poco despues de su aprobacion, con el concurso del capitan de navío D. Jorge Juan y dos oficiales subalternos de la armada, dábase principio á aquella magnífica obra que habia de tocar á su término á los treinta y tres años, mediante la suma de ciento veinte y dos millones de reales (1).

No habia constructores en nuestro país, ó no conocian por lo ménos otros gálibos que los ya inusitados

---

(1) Tengo á la vista un estado detalladísimo de las obras de este arsenal hecho dia por dia por el contador de navío graduado de la Real Armada don José Ginés Felices Lopez de Olivares. En él consta haberse dado principio á las obras en 1.º de Julio de 1749: se trabajaron 11.903 dias completos que, salvo los de fiesta, componen 32 años y 7 meses, y se gastó por cuenta detalladísima clasificada y ajustada por dias desde el en que tuvo principio hasta el 31 de Enero de 1782 en que se le dió término, la suma de 122.302.296 reales 13 mrs. (Colec. de Varg., Leg. 3, núm. 169, en cuatro hojas.)

en naciones más adelantadas, porque perdida desde el siglo XVI la excelente fábrica de bajeles de las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa, quedó el arte estacionado en la época de su abandono; no habia personas idóneas para dirigir convenientemente los tejidos y fabricacion de jarcias, porque la incuria de los gobiernos y su indiferentismo hácia la marina, habian cerrado por largos años los talleres de esta industria: no habia, en fin, la organizacion indispensable al progreso del ramo, porque nunca se habia atendido al personal, cuidándose tan sólo los gobernantes de lucir grandes flotas en ocasiones determinadas, débiles siempre á pesar del número, y compuestas de buques generalmente inferiores á las de los enemigos.

No veamos en este punto si Ensenada se apartó completamente del mencionado sistema; pero desde ahora se puede inferir que su plan era distinto al ver cómo solicita en la nacion modelo de arquitectura naval á dos de los constructores más hábiles (1), y les estimula al servicio de España por medio de contratos ventajo-

(1) Con este fin salió D. Jorge Juan de Cádiz para Lóndres en Enero de 1749, acompañado de los distinguidos oficiales D. José Solano y D. Pedro de Mora, y al hacer presente al gobierno sus primeras observaciones en los astilleros de Inglaterra, dijo *que por lo que veia en aquel punto, jamás se habia sabido construir en España* (9 de Abril). Visitó los mejores establecimientos de esta clase, y cultivando la amistad de los más hábiles constructores logró contratar en nombre de su gobierno á Mr. Rooth mediante el sueldo de una libra esterlina diaria, cincuenta de adelanto para el viaje, los privilegios que los de su clase tenian en la Gran Bretaña, ejercicio de su profesion sin reconocer superior alguno, y de su culto sin ser molestado: además, debia el gobierno sancionar las condiciones que pusieran otros oficiales inferiores á quienes queria traer consigo. Poco despues hizo análoga contrata con Mr. Edward Bryant, reputado por uno de los mejores constructores de los astilleros del Támesis, como igualmente lo era Rooth, con la sola diferencia de abonársele en un principio 300 libras esterlinas al año, cuyo sueldo fué aumentándose cuando el Sr. Bryant, naturalizado en estos

sos; cómo escribe al embajador del rey en el Haya para que á toda costa ajuste á tres de los más notables maestros de jarcias y tejidos; cómo multiplica sus instrucciones á los intendentes generales, ministros de provincias y jefes de todas las dependencias del ramo; y merced á esta plausible solicitud dirige aquí en breve período la construccion de los navíos segun los gálibos más recientes, gradas del arsenal de Cartagena y todo lo que atañe á fábrica de buques, Mr. Edward Bryant en compañía de su segundo William Richard, ajustado para obras de menor consideracion; y bajo las órdenes é inteligencia del primero se montan los talleres para elaborar el cáñamo y tejer las lonas, enseñando las principales operaciones tres maestros holandeses mediante convenios onerosos á primera vista, pero justos si se considera la calidad de extranjeros de los contratantes.

¡Triste recurso! se objetará. ¡Pagar el gobierno precios excesivos, doblegarse á las exigencias de unos extranjeros mimándolos por cuantos modos podia, y pasar por la dura condicion de permitirles en este país

---

reinos, obtuvo el cargo de jefe de constructores con la graduacion de capitan de fragata de la Armada.

D. Jorge Juan contrató tambien á diversos maestros de tejidos, carpinteros y operarios, con el haber á un maestro de lonas (Patricio Lahéy) de 150 libras, y en el ínterin contestaba varias preguntas que el gobierno le dirigia sobre las causas de la superioridad que los paños ingleses tenian sobre los españoles; mandaba noticia de multitud de inventos de la industria, ahora sobre imprenta y grabado, ahora sobre fundicion de letras, dragas de puertos y modo de empacar el azogue; y áun llegó á remitir el dibujo y descripcion de una máquina para blanquear la cera, por cuyo medio un solo muchacho ejecutaba mejor obra en una sola hora que la verificada en España por un hombre en todo un dia.

Pero lo verdaderamente curioso de esta comision, fueron los medios empleados para burlar la asídua vigilancia del gobierno inglés, que de ninguna manera le convenia saliesen los constructores ni maestros de su país, y mucho ménos con destino á España.

católico el ejercicio de sus diferentes religiones! (1) Triste, sí; ¿pero qué indica sino necesidad absoluta de sus personas?

El ministro llegó á verse en análogas circunstancias á las en que estuvo Sancho IV de Castilla, y así como aquel rey asalariaba en la república de Génova fuerzas navales con que defender su amenazado territorio, recurria ahora Fernando VI á Inglaterra y á Holanda para buscar en aquellos países los elementos indispensables en que debia fundar su marina. ¡Cuántos comentarios se desprenden de dos resoluciones tan semejantes, tomadas en un mismo país á pesar de los cinco siglos que separan sus fechas!... La de Somodevilla era hija de la necesidad, y ésta de mil circunstancias, que en último resultado reconocen desdichadamente por orígen el lema sostenido en este discurso. ¿Qué otra cosa podria hacer el hábil ministro de Fernando VI, cuya administracion ha labrado fama imperecedera á su nombre?

Si en otros períodos desalienta al historiador la pes-

---

(1) Uno de los extranjeros, Mr. Edward Bryant, siendo jefe de constructores y capitan de fragata honorario, tuvo una muerte desastrosa en el ejercicio de su profesion. Al botarse al agua una fragata por él dirigida, se disparó uno de los cabrestantes que viraba un calabrote, y faltando éste dió en tierra con el Sr. Bryant mortalmente contuso. Su hijo D. Tomás, distinguido ingeniero del ramo que alcanzó el empleo de jefe de escuadra, hizo servicios importantes en la que operó en la costa de África bajo las órdenes de D. Pedro Castejon; ingresó en el gremio de la Iglesia católica, á ejemplo de su padre, y llegó á distinguirse por sus virtudes cristianas, teniendo el placer de perpetuarlas en toda su respetable familia.

Los maestros directores de tejidos contratados en el Haya por el embajador del rey, marqués del Puerto, percibian 90 florines al mes, y si falleciesen ántes de los cinco años, período de la contrata, debia el gobierno abonar totalmente á la familia de uno el precitado plazo, y á la del otro encargarse de mantenerla hasta que el mayor de los hijos pudiese atender á esta obligacion.

quisa de escritos que hablen de régimen, entre muchos que á pesar de los deseos de sus redactores tienden á impedir la organizacion del ramo, en la época del marqués de la Ensenada recrean su vista multitud de legajos entrañando reglamentos, órdenes, instrucciones, cédulas, cuadros estadísticos, luminosas memorias, millares de documentos del mayor interés, todos importantes, rebosando cada uno prevision y cordura, y poniendo de relieve un profundo estudio sobre la ciencia de establecer la organizacion de un ramo vastísimo, complicado y asaz difícil.

Ofrécense á la vista instrucciones detalladas para el régimen de arsenales, relaciones minuciosas de las diferentes materias que componen el casco de un buque, estudios sobre los bosques de la Península, perchas que pueden producir, rios que los atraviesan, recodos que impiden su navegacion y medios de facilitarla; estados de las diversas maderas que son menester para construir navíos de á sesenta y ocho cañones, fragatas de á treinta y dos y jabeques de á veinticuatro; listas alfabéticas de los tablones, tablas, piezas y perchas de arboladuras; hierro en bruto y labrado que se debe emplear, significándose su aplicacion con el más riguroso y perfecto tecnicismo; bronce necesario para la artillería con designacion de vitolas, longitudes de ánimas, y diámetro de muñones de las culebrinas, pedreros y demás piezas que se debian montar, así como para sus afustes y herrajes; peso de anclas y anclotes, cáñamo, jarcias torcidas, cedro ú olmo para los relieves y esculturas, con la vuelta que cada tablon habia de tener; todo, en fin, lo que entra á formar el conjunto de un navío, de tal modo especificado, que más que instrucciones preventivas parecen estos escritos inventarios minuciosos de bajeles que se desarman. ¡Qué mu-

cho! la prevision de aquella época llegó al extremo de marcar el número de cabillas para cada clase de buques, dibujándose al márgen del papel los diámetros correspondientes á cada seccion (1).

Así, pues, lo mismo se sabia el importe parcial de cada pieza, que el del conjunto de un buque de porte determinado; y tan prolija era la administracion, haciéndose sin duda gala de ello, que se ven figurar fracciones en maravedises al lado de sumas de millones de reales (2).

Pero este ministro creador de nuestra marina, ¿atendia al personal con la importancia que reclamaba el buen éxito de sus propósitos? ¿No incurrió en ninguno

---

(1) De presumir es que estos datos tan prolijos serían facilitados al marqués de la Ensenada por el de la Victoria D. Juan Josef Navarro, quien en 12 de Febrero de 1719 comenzó su gran obra que se titula: « *Diccionario demostrativo con la configuracion ó anatomía de toda la arquitectura naval moderna donde se hallan delineadas con los nombres propios de nuestra marina, todas las piezas, etc., que se emplean en un navío desde el corte de las maderas en el bosque, etc., etc.,*» obra que terminó en 1756 y cuyos dibujos son de propia mano de su autor.

(2) Siento que la índole de esta obra no me permita detallar esta época, la más interesante de la marina; pero áun exponiéndola tan sólo á grandes rasgos como punto accesorio de mi objeto, no dejaré de consignar por via de apunte algunas noticias de curiosidad é interés.

El número total de cabillas de hierro que necesitaba un navío de á 68 era de 160.000 de todas las dimensiones.

El costo total de uno de estos buques hallábase entre las cantidades de 1.136.000 á 1.252.000. El *América* importó 1.136.412 con 31 mrs. y el *Constante* 1.251.738 con 12 mrs. Se conoce que hacian alarde de minuciosidad en las cuentas, y esta aseveracion se confirma recordando que los millones invertidos en la construccion del arsenal de Cartagena fueron 122.302.296 reales 13 mrs. De las sumas consignadas como importe de los mencionados navíos hay que descontar 115.708 rs. por tres mensualidades repartidas á sus dotaciones. (Colec. de Varg., Leg. 3, Doc. 136.)

Treinta y cinco años ántes de la época á que aludo, ó sea en 1715, costaba un bajel de 50 cañones 139.360 escudos (Colec. de Varg., Doc. núm. 13, Legajo 3), debiendo advertir que ni en uno ni en otro caso se comprende el valor de la artillería.

de esos errores que la época oculta áun á los mismos genios, y sólo el tiempo descubre á las generaciones subsiguientes haciéndolos ver al hombre más desautorizado?

¡Ah! De otro modo no osaria pasar de aquí, ni mi censura de pigmeo podria llegar hasta el hombre ilustre cuya memoria me infunde respetuosa admiración. Para examinar este punto hay que leer sus mismas palabras.

Plan de armamento que al rey expone el marqués de la Ensenada.

Señor, decia al Rey: «Proponer que V. M. tenga iguales »fuerzas de tierra que la Francia y de mar que la Inglaterra »seria delirio, porque ni la poblacion de España lo permite, »ni el Erario puede suplir tan formidables gastos; pero proponer que no se aumente ejército y que no se haga una decente marina, seria querer que la España continuase subordinada á la Francia por tierra y á la Inglaterra por mar.

»Consta el ejército de V. M. de los 133 batallones (sin ocho »de Marina) y 68 escuadrones que espresa la relacion número 3; y por la núm. 4 la distribucion en guarniciones, en »plazas y costas que se hace en ella, de que resulta que solo »vienen á quedar para campaña 57 batallones y 49 escuadrones.

»La Francia, como se vé en la relacion núm. 5, tiene 377 »batallones y 255 escuadrones, de que se infiere que en el »tiempo de paz se halla con 244 batallones y 167 escuadrones »mas que V. M. y abundancia de gente inclinada á la milicia »para levantar prontamente cantidad considerable de tropas, »pues á principios del año de 1728 llegaba su ejército á 435.000 »infantes y 56.000 caballos. La armada naval de V. M. solo »tiene presentemente los 18 navíos y 15 embarcaciones menores que menciona la relacion núm. 6, y la Inglaterra los »100 navíos y 188 embarcaciones de la núm. 7.

»Yo estoy en el firme concepto de que no se podrá hacer »valer V. M. de la Francia si no tiene 100 batallones y 100 escuadrones libres para poner en campaña, ni de la Inglaterra

» si no hay la Armada de 60 navíos de línea y 65 fragatas y » embarcaciones menores que espresa la relacion núm. 8.

» Con estas fuerzas de tierra, plazas competentes y buenas, » y amistad con Portugal puede V. M. defenderse de las pode- » rosas amenazas de la Francia sin que en una ni dos campa- » ñas hagan progresos muy sensibles, y en el intermedio puede » V. M. mover sus aliados, que no le faltarán, para que hagan » diversion por otras partes que contendrá y confundirán la » Francia.

» La Armada propuesta es cierto que no puede competir con » la de Inglaterra porque esta es casi doble en navíos y mas en » fragatas y embarcaciones menores; pero tambien lo es que » la guerra de V. M. ha de ser defensiva, y en sus mares y do- » minios necesitará toda la suya la Inglaterra para lisongearse » con la esperanza de conseguir alguna ventaja sea en América » ó en Europa.

» Por antipatía y por interes serán siempre los Franceses é » Ingleses enemigos, porque unos y otros aspiran al comercio » universal, y el de España y de América es el que mas les im- » porta.

» Seguiriase á esto que estén pocos años en paz y que V. M. » sea galanteado de la Francia, para que unida su armada con » la de España sea superior á la de Inglaterra y pierda esta el » predominio del mar, y de la Inglaterra porque si V. M. con » 100 batallones y 100 escuadrones ataca á la Francia al mismo » tiempo que los Ingleses y sus aliados por la Flandes, no ad- » mite duda que la Francia no podrá resistir y perderá la su- » perioridad de fuerzas de tierra con que se hace temer en » Europa.

» En este caso, que precisamente ha de suceder, será V. M. » el árbitro de la paz y de la Guerra; y muy natural que la In- » glaterra compre á V. M. la neutralidad, restituyendo á Gi- » braltar, y la Francia demoliendo á Vellaguardia y cediendo » parte de sus privilegios sobre el comercio de España.»

Sigue exponiendo consideraciones de política internacional, y pasando á los medios de defensa, continúa:

« Todos los soberanos construyen en sus fronteras las pla-
» zas que les conviene, y así lo han hecho la Francia y el Rey
» de Cerdeña y lo están haciendo presentemente; por lo que
» no se extrañará que V. M. egecute lo mismo, mayormente
» cuando debiendo fortificarse el Ferrol y Cartagena, por sus
» arsenales, y otros puertos de mar, se puede mandar todo á
» un tiempo como providencia general.

» En la Marina no se ha adelantado tanto como V. M. de-
» sea; pero no obstante se ha continuado el arsenal de la Car-
» raca y se está trabajando con la actividad posible en los nue-
» vos de Ferrol y Cartagena que V. M. ha aprobado y mandado
» se construyan, no dudando los inteligentes que serán per-
» fectos porque se ha copiado lo mejor de Europa y excluido
» lo malo de ellos.

» Para la fábrica de los sesenta navíos que se proyecta, hay
» ya mucha parte de la madera en el Ferrol, Cádiz y Carta-
» gena, y se está conduciendo la restante y alguna para 24 fra-
» gatas menores que tambien se ha cortado, debiendo estar el
» todo en los arsenales el año de 1752.

» *Son tres los constructores que han venido de Inglaterra porque*
» *en España no los habia* y actualmente fabrican 4 navíos, una
» fragata y un paquebote que se han de probar en el mar por
» oficiales expertos, para que concurriendo despues en la corte
» con los constructores, se examine lo que haya observado y
» se arregle de una vez nuestra marina.

» Antes de esto estarán perfeccionadas las gradas para fa-
» bricar sobre ellas á un mismo tiempo 20 navíos de línea,
» para lo cual están ya curadas y preparadas las maderas, y á
» los 10 meses de puestas las quillas se podrán botar al agua.

» Igualmente se *han traido de fuera maestros hábiles* para las
» fábricas de jarcia, lona y otras, *porque es menester confesar*
» *que la marina que ha habido hasta aqui ha sido de apariencia,*
» *pues no ha tenido arsenales (que es el fundamento), ordenanzas,*
» *método ni disciplina*, pudiendo V. M. creerse autor original de
» la que hay y habrá porque es enteramente nueva en el todo
» y en sus partes.

» De cuantos materiales y pertrechos necesitan arsenales y

» bajeles solo no hay en los dominios de V. M. palos para su » arboladura, porque aunque se crian en Cataluña y montes » de Segura, no son de aquella seguridad y duracion que con- » viene, por lo que se recurre para ellos al Báltico como lo ha- » cen la Francia y la Inglaterra.

» A su tiempo será menester crear oficiales, pero como será » por partes dará por ahora los suficientes la compañía de » guardias marinas, y para lo sucesivo será necesario formar » otras, como tambien aumentar la tropa, que no faltará gente » porque se observa que hay pasion (1) por la marina.

» El escollo que hay que vencer es el de la Marina porque es » corto el comercio activo de mar que hace la España, y con » las últimas guerras se destruyeron los gremios de la pesca, » quedando rara embarcacion de transporte, pero de dos ó tres » años á esta parte es mayor el número de navíos particulares » que van á la América, algunas embarcaciones á Francia é » Inglaterra, y la pesca se ha fomentado en varias provincias.

» Estas providencias, con las de *pagar puntualmente, socorrer* » *las familias de los que se embarcan* y tratar bien á los extran- » geros que acuden, producen ya sus efectos, pues antes no » habia marineros en los navíos que no fuesen por fuerza, y » hoy hay muchos voluntarios.

» No es por esto mi ánimo afirmar que no habria en España » suficientes marineros para tripular 60 navios de línea y de- » más embarcaciones menores que se proponen; pero sí insi- » nuaré que de los mismos medios que Francia, Inglaterra y » Holanda se valen, debe hacerlo V. M. para crear un cuerpo » de marinería que se emplee en el Comercio y en la armada,

---

(1) Es el primer hombre notable que se expresa de este modo, y nada tiene de extraño que la pasion por él sentida fuese supuesta en los demás españoles. Ya hemos visto lo que sobre este punto han dicho autoridades tan respetables como Brochero, Guevara, Echeverri, el duque de Medina Sidonia, y cómo se prueban sus asertos con los resultados. No dudamos que en la época de Ensenada fuese algo menor la predisposicion contra el mar; pero si habia pasion por la màrina, ¿cómo tuvo que traer de otros países á toda costa los elementos primordiales para organizar el ramo?

» lo cual se conseguirá si se siguen las reglas que se van esta- » bleciendo.

» Con el ejército y armada que se propone y 30 millones de » pesos de respuesto, dudo que haya hombre instruido en los » intereses de Príncipes que niegue podrá V. M. ser el árbitro » de la paz y de la guerra entre Francia é Inglaterra y aun de » Europa, y pues no se pueden preparar las armas tan pron- » tamente gánese tiempo en hacer el repuesto referido, porque » solo la noticia de que le hay, causará respeto y contribuirá » á la tranquilidad que se desea para aprovecharse de ellos, » etc., etc.»

Comentarios al proyecto de Ensenada.

Cien batallones y otros tantos escuadrones en estado de salir á campaña, á más de los setenta y cuatro de los primeros y veinte y cinco de los segundos (que eran entónces los indispensables para guarnicion), como ejército permanente, y sesenta navíos con sesenta y cinco fragatas como fuerzas de mar, propone al rey su ministro para equilibrar el poderío de esta nacion con el de las principales potencias de Europa.

Recordemos la cifra de 186.500 (1) hombres que resulta de la totalidad para el ejército, y examinemos la necesaria á la marina. Sesenta navíos y sesenta y cinco fragatas presuponen unos 69.000 individuos para sus dotaciones, y añadiendo las de las urcas y buques ligeros, como bergantines, jabeques, galeras, bombardas, cañoneras y pontones, y la gente de reserva en los depósitos de arsenales, arroja una suma total de setenta y nueve ú ochenta mil.

---

(1) Aunque se suponga el batallon de 600 plazas, resultaria una cifra exorbitante.

Como dato preciso para mis deducciones hay que consignar que en 1749, precisamente el año anterior al de la fecha del proyecto, habia ordenado el marqués la formacion de una estadística en todo el territorio español, obteniendo como resultado un censo de 7.423.590, y rectificada poco despues esta suma produjo 7.473.187 almas (1).

Los datos, pues, para fundar nuestros juicios aparecen en el siguiente renglon:

Ejército.	Marina.	Poblacion de España.
186.500	80.000	7.473.000

Si de una nacion de siete millones y medio de habitantes se distraian 266.000 hombres en lo más florido de su juventud para que empuñasen las armas, se ocurrirá preguntar: ¿Quién fabricaba las armas de esta nacion de soldados? ¿quién tejia las telas para vestirlos? ¿quién cultivaba los campos para darles alimento? ¿quién contribuia para abonarles sus haberes? ¿á qué Estado, por último, debian defender si no era el constituido por los niños, ancianos y mujeres del país?

¡Ah! iban á proclamar la memoria de una nacion que habia sido prepotente; á sostener á todo trance el recuerdo de pasada grandeza; á lucir, en suma, el brillo quimérico de un fantasma, y éste era la gloria de una monarquía que por no descender de la posicion de pasados tiempos fantaseaba poderío real en la época de su mayor pobreza; pobreza, sí, porque nunca habia tenido ménos brazos, y el número de habitantes es lo que constituye el primer elemento de riqueza y vida de las naciones.

(1) Colec. legislativa de estadística, 1862. 1.ª parte, pág. 22.

El pensamiento que debió presidir al plan del ilustre ministro, conócese que tendia exclusivamente á la preponderancia de la familia real, creyendo tal vez que su brillo aparente habria de reflejarse en toda la nacion; pero ni áun en aquella época se debian esperar tales resultados, porque el fausto de la monarquía no es posible que se mantenga en el exterior, si en el interior no hay robustez y vitalidad para que las fuerzas desplegadas sean reales, y positivo el poderío de donde dimanan.

¡Qué golpe de muerte no habian de recibir las artes, la industria, la agricultura, el comercio, todo lo que constituye la sávia de una nacion, robándole en tal número sus hijos para mantener un boato aparente, y por ello insostenible! ¡Qué instituciones podrian prevalecer sin hombres que las constituyeran! Y si tal devastacion amagaba á todo el país, ¿cuánto más directamente no debia ejercer su pernicioso influjo en las poblaciones litorales, castigadas de contínuo por emigracion desoladora?

Cierto que Somodevilla acudiendo con eficacia á una de las mayores urgencias, puso en el Mediterráneo una flota de jabeques de á 24 cañones (1) y otros buques pequeños para proteger el litoral de las invasiones de los piratas argelinos; pero no lo es ménos que la esca-

---

(1) En un principio fueron estos jabeques ajustados por contrata; mas al tocarse los precios elevados que debia abonar el Tesoro, se comenzaron á construir en los arsenales del Estado bajo las siguientes dimensiones: arqueo 298 toneladas: eslora 60 codos: quilla 52: manga 14 y 18 pulgadas: puntal 5 y 18: plan 7 y 12. Debian tener una cubierta plana ó poco arqueada y capaz de soportar una batería de veinte y cuatro cañones de á 8. El coste total de uno de ellos ascendia á 65.638 rs. vn., sin incluir el valor de la artillería, segun cuentas pasadas por la Intendencia de Cartagena (Colec. de Varg., Leg. núm. 3), y debian aplicarse al corso contra los infieles argelinos y piratas griegos.

sez de poblacion esterilizaba los efectos de la medida, y contrarestábanla desgraciadamente las instrucciones que se expedian para recoger vagabundos y aplicarlos á las atenciones del ramo.

Pero aunque todo hubiera sido favorable á la institucion, aunque las autoridades de los pueblos no hubieran falseado las leyes de la matrícula, áun cuando se les hubiera cumplido á los marineros el pago de sus vencidos haberes, y no supiera la gente de mar que en los buques iban á recibir un trato feroz y á confundirse con criminales, ¿cómo era posible que facilitara 80.000 hombres sólo para la marina una nacion de siete millones y medio de almas, con un litoral castigado por la emigracion á las Américas, y que por otra parte debia proporcionar para el ejército 186.000 de sus hijos más útiles?

Si hoy que España cuenta más del doble de dicha poblacion se exigiese tan sólo el doble de aquellas sumas, debiendo destinarse 160.000 exclusivamente para el servicio de la marina, ¿quedaria un solo traginante en los caminos, un proletario en los campos, un industrial en los talleres, un solo hombre jóven y robusto que no temiera ser embargado para empuñar las armas?

¿Puede constituir tal estado de cosas una situacion normal? Pues en tal estado ponia á la nacion el marqués de la Ensenada, ya fuese movido por una aspiracion irresistible, ya por el espíritu de la época, ya por el carácter nacional (1) ó por las tres cosas simultánea-

---

(1) Hoy mismo se ven en nuestro país los reflejos de un carácter que la historia ha hecho grande y levantado, y que no permitiéndonos considerar el verdadero punto hasta donde llegan nuestras fuerzas, nos impulsa á empresas que abruman á la nacion. En marina por lo ménos se toca este axioma. ¡Cuántas necesidades y cuán pocos recursos!

Pero si el remedio estriba en la variacion esencial del carácter, preferi-

mente: y en este punto arranca un período lúcido al par que funesto, fastuoso á la vez que mísero, que debemos nombrar el de los *armamentos enormes*, sin que sus tristes consecuencias puedan disminuir en un solo grado la admiracion que merece aquel ilustre patricio; que el genio no se halla libre dè errores, y el error es excusable cuando á él impulsa un móvil, superior en algunos casos á la voluntad de una sola persona, por mucha que sea aquella y grandes sus talentos.

Habia establecido una administracion organizada, y asentado la de marina sobre bases fijas expidiendo las ordenanzas de 1748 y título adicional de 1751, donde la matrícula conserva el mismo carácter que en la de 1737; habíase desvelado por la felicidad del reino, y dirigido con hábil y vigorosa mano el timon de la monarquía; habia, por último, librado al comercio de las exacciones y gabelas con que arbitrariamente le recargaban diversas autoridades; y quien así obra, bien merece la gratitud de la patria prescindiendo de cualquier obcecacion difícil ó imposible de evitar.

Pero si un error ajeno á sus intenciones cometia en la esfera del gobierno, incurrió en otro á sabiendas como individuo al no esquivar la privanza de un soberano, enseñándole la historia el triste fin á donde la privanza conduce: de otro modo no se hubiera proscripto y sujeto á una pension que *por via de limosna* y para mantener el decoro de una órden insigne otorgaba la real clemencia, al hombre que tanto habia hecho en pro de la monarquía.

---

mos, sin que nos ciegue el amor patrio, arrostrar todas sus consecuencias, y damos por bien menguado el bienestar material á condicion de que jamás se borren ciertos rasgos que al aparecer ocultan todos nuestros muchísimos defectos.

XV.

CONSECUENCIAS DE LOS ENORMES ARMAMENTOS Y CAUSAS CONTRARIAS AL DESARROLLO DE LAS MATRÍCULAS.

No era fácil que Ensenada, á pesar de sus errores y de la censura que mereció su administracion de algunos hombres ilustrados de su época, fuese ventajosamente sustituido en el poder; pues aunque se quisiera prescindir del mérito de su persona, desplegó cómo gobierno la inapreciable condicion de utilizar á los hombres de verdadera valía, aplicándolos oportunamente segun las disposiciones de cada uno, sin dar ascenso al favoritismo ni detenerse ante jerarquías ni posiciones sociales.

Era necesario hacer un estudio profundo sobre construccion naval, y comisiona á Inglaterra para practicarlo á uno de los hombres más sobresalientes en ciencias exactas; eran menester detalles sobre asuntos técnicos, y los toma del delineador y dibujante más reputado en la marina, cuya precision llegaba al extremo de exponer gráficamente las figuras de todas las

piezas grandes y chicas, sencillas ó complicadas, que componen el conjunto de un navío; necesitábase revisar planos de importancia, y los encomienda al matemático profundo que, para gloria del país, habia acreditado su sabiduría ante las naciones extranjeras en una comision de universal interés; era, por último, imprescindible reunir en cuerpo de obra las diferentes leyes, cédulas, reglamentos é instrucciones sobre el ramo, y confía la redaccion y el plan á uno de los oficiales más pensadores y que mejor estilo revelaba en sus escritos. No nos admire, pues, que el bailío Fray D. Julian de Arriaga y Rivera, hiciese notar la falta del ministro á quien habia reemplazado; y á mayor abundamiento, iniciando sus disposiciones con una medida que, no obstante su carácter privativo, era ocasionada á generales disgustos.

No fueron pocos los de la corporacion al ver la severa acritud que, ya impulsado por malignos consejeros, ó ya de motu propio, desplegaba el bailío con uno de los individuos más justamente considerados por gobiernos anteriores, reclamándole los datos que en su poder tuviese para proseguir el tercer tomo de las ordenanzas de 1748, y exigiéndole absurda responsabilidad por la demora de una comision que aquél fundaba en justísimas razones.

Ningun plan se le habia prefijado al primer Mayor de la armada D. Joaquin de Aguirre y Oquendo para llevar á cabo su árdua comision; y aunque al salir á luz los dos volúmenes de su obra, recibiera recompensas merecidas y justos elogios de propios y de extraños, luchaba para la redaccion del tercero con la invencible repulsion de su conciencia, que no le permitia consignar un régimen desquiciado en su sentir; y sin el menor éxito reclamaba una y otra vez órdenes terminan-

tes á que subordinar sus ideas, ó el relevo de una comision fatigosa é imposible de ser cumplida bajo tales antecedentes.

Prescindiré de estas escisiones, cuya trascendencia habria de influir tanto en los destinos de la marina, para exponer las resoluciones que de un modo directo debian recaer en su personal.

Los 27 artículos del trat. IV, tít. VI de las ordenanzas de 1748 concernientes á matriculacion marítima, se hallan calcados punto por punto en la cédula de 1737; y el tratado adicional expedido por Ensenada en 1.° de Enero de 1751, sobre las atribuciones y facultades de los intendentes en los departamentos y ministros en las provincias, no es más que una aclaracion de las instrucciones que acompañaban á la referida cédula, concediéndose empero ampliacion de mando al cuerpo político del ministerio (1).

La gente de mar hallábase dividida en cuatro secciones, debiendo salir por riguroso turno á sus campañas segun las exigencias del servicio; cuyo sistema, fácil de llevar á cabo en la Península, tropezaba respecto á los viajes á Ultramar con el inconveniente de la dilatada permanencia de los buques en aquellos mares. Una reclamacion dirigida por los comandantes de escuadras é intendentes de los departamentos, sobre abono de cuatro campañas á los marineros que las habian servido en América de un modo continuado, se hallaba sobre el tapete del bailío exigiendo pronta re-

(1) Algunos creen que por estas instrucciones encargaba por primera vez el gobierno de los departamentos y provincias al cuerpo político; pero es un error, como se prueba por la instruccion que acompaña á la cédula de 1737 y por todos los documentos correspondientes á la administracion de Ensenada.

solucion, y los motivos no podian ser más justos para que recayera en sentido favorable; pero sin aducir sólidas razones fué negada por el ministro (Setiembre 1758), ocasionando nueva dificultad al progreso de las matrículas.

Otra no ménos poderosa se fundaba en el vicio orgánico de no detallarse á los jefes de las provincias el modo de verificar los reclutamientos, dándose el Gobierno por servido al obtener los cupos préviamente reclamados, sin que al parecer le importara un ardite escudriñar los medios que para este fin podian emplearse con grave daño de la institucion. Tal incuria era ocasionada á arbitrariedad en época que las atribuciones y facultades no se hallaban bien definidas entre los diversos funcionarios del Estado; y este mal que trascendia á todas las corporaciones, no podia ser conveniente ni á las dependencias ni á las clases. Por esto levantó su voz hasta el trono el capitan general marqués de la Victoria en un extenso discurso, donde despues de decir: «*Que las ordenanzas de matrículas son todas bien meditadas y explicadas*,» se lamenta de la arbitrariedad que solia ejercerse, la cual

«unida á la de los Alcaldes de los Lugares, que no quieren permitirles, á que gozen todas las exempciones y privilegios, que se les conceden á los matriculados, no les dan aliento para la queja, porque la superioridad siempre ha suprimido á los humildes, ó con el miedo ó con la fuerza. **El marqués de la Victoria expone al rey sobre matrículas de mar.**

Ya he echo ver la importancia que resultará á todas las clases de matriculados, que hay en todas las costas de España, comprehendiendo en ellas, las islas de Ibiza y Mallorca asta las Canarias; si se estableze, que los Navios, se tripulen con mayor número de soldados que de marineros y que estos se compongan de dos solas classes de primeros y segundos marineros. Con este arreglo, se logrará escoger y tener buenos

marineros, de edad competente y no viejos ni muchachos (que no han navegado) por grumetes. . . . .

. . . .

El medio mas facil y equitativo, es no conzederles authoridad, á los Juezes y comissarios de matricula, que sean ellos que nombren el número de marineros matriculados, que deven hazer viage ó campaña, sino que cada juez remita mensualmente á los Intendentes de los Departamentos, relacion firmada, de los matriculados, que efectivamente existen en cada lugar, villa ó Ciudad, principiando desde el mas antiguo asta el mas moderno y nuebamente sentado en la Matricula de su partido, expressando en esta relacion el año mes y dia que se sentó y los viages que ha echo y en quales navios; el nombre de sus padres y su oficio; su edad; si son casados, ó solteros y quantos hijos varones tienen y su edad; si son útiles ó no; si se mantienen robustos ó han adquirido alguna enfermedad chrónica; que ofizio ó profesion exercen, dentro ó fuera del Lugar; si tienen lizencia de estar ausentes; y que número se hallan enfermos ó hayan fallezido.

Compuestas estas exactas relaciones de todos los lugares de cada jurisdicion, cada año deve revistarlas un Capitan de Navio, nombrado por el Comandante general del Departamento con dos Contramaestres y dos Cirujanos, para que los reconoscan y afirmen haverlos visto servir tal y tal Navio, ademas de enseñar la lizenzia de despedida, finalizado el Viage ó Campaña.

El Intendente tambien nombrará un oficial de la Contaduria, que esté presente en esta revista, para ver si el libro maestro del juez de Matricula, corresponde con las relaciones que ha mensualmente remitido al Intendente. La revista de Capitan, contramaestres y cirujanos, sirve para ver si son los mesmos, que contienen las relaciones y si pretestan achaques como quebraduras, asmas, mal caduco, echar sangre por la boca, dolores venereos, cojos, ó rotura de brazos, y la relacion ó revista del Ofizial de la Contaduria, en si concuerda el número de matriculados del Libro maestro del juez, con las relaciones mensuales (nombre por nombre y por antiguedad) remitidas al Intendente.

El Intendente haze notar en las referidas relaciones que se les envian, á los marineros matriculados, á quien ha permitido sirvan en los navios marchantes.

Establezidas estas relaziones no ha de tener el Comisario ó juez de Matricula, arbitrio alguno, en nombrar otros, que de los que el Intendente le inviase la relacion (especificandole el nombre) de los Lugares, Villas ó Ciudades de su jurisdicion y el número de matriculados que deve dar cada lugar, tambien expresados (nombre por nombre). Por exemplo, se necesitan para Tripular Navios, que se deven armar y habilitar de 1.000 matriculados marineros, de Primera y Segunda classe. Si la jurisdicion del Departamento, se extendiese (por presupuesto) asta 50 lugares, la cuenta saldria á 20 matriculados por lugar. En formando los Intendentes una Reparticion equitativa, segun el número, que tenga de Matriculados existentes, sin contar los jubilados, cada lugar. El repartimiento de los grandes lugares y ciudades, deve proporcionarse á que estos, den mayor número, que los que tienen menor número que aquellos.

En el año de 1754 de solas estas cinco ciudades se contaron sin los jubilados:

En San Lucar........................	253
En el Puerto de Santa Maria............	400
En Rota..............................	156
En Chipiona..........................	21
En el término de Tarifa................	258
Su total................	1.167

Si no hubiesse, que (1) estos solos referidos cinco lugares en Chipiona que no hay que 21 matriculados, seria despoblarla de ellos, y assi formando una regla de Compañia se sacará un repartimiento, á proporcion del número, que cada lugar tenga

(1) No se extrañe la locucion, pues sabido es que este hombre ilustre nació y se educó en Sicilia. El documento se halla copiado á la letra, conservándosele su mala prosodia, ortografía y redaccion.

de existentes matriculados: siempre quedando en los referidos Lugares, número bastante para sacar duplicados marineros por si llegasse el caso de necessitarlos. Lo mesmo, se dice de los demas repartimientos; sin contar los marineros voluntarios y Nacionales que no sean de Navios de Guerra ó Marchantes.

Se deven mortificar los Comissarios y juezes de Matriculas, sino participan á los Intendentes (quando invien ó remiten la gente pedida nombre por nombre y por su antiguedad) no especificassen, si en ellos hay marineros, que tengan defectos corporales ó enfermedades, que les impidan hazer las faenas de los Navios.

Que se multe á los Alcaldes que infrinjan las concesiones propias de los matriculados.

A los Corregidores y Alcaldes que fuessen infractores de los privilegios y exempciones concedidas á los marineros matriculados, con representacion del Commissario, ó juez de Matricula, se les deven admitir sus quejas, que justificadas deven multarse, porque consiste en esta infraccion, el tener ó no tener marineros, viendo que no se les cumple lo que se les promete. Como nada, es mas importante á la Real Armada, como el tener buena marineria, se augmentaria su número, si se les concediesse, que mientras estuviessen embarcados, se les librasse un pan de municion diario, á sus familias, por cuenta de V. M. No hay gratificazion que pague y satisfaga una mala noche de una tormenta *en la mar* y es *menester experimentarlo* para creerlo y referirlo (1).»

¡Desdichada nacion, que á semejanza de esos territorios volcánicos donde el temor contínuo de violentas sacudidas impiden al hombre colocar piedra sobre piedra, impedia aquí el progreso de las instituciones los repetidos trastornos, desplomándose en cada uno lo que se hubiera levantado en el intervalo anterior! No

(1) Discursos y diferentes puntos particularmente sobre la Marina que expone á los R. P. de V. M. el Marqués de la Victoria, Capitan general de V. R. armada. Páginas 119, 120 y 121. (Bb. de M.)

eran solamente las causas expuestas por el marqués de la Victoria las que debian anular el desarrollo de la matrícula marítima; otras se dibujaban en el horizonte, cuyo poderoso influjo daría por el pié á todas las instituciones del ramo.

La guerra con el Reino Unido, declarada no obstante las intenciones del hijo ilustre de Isabel de Farnesio, que comenzaba á regir esta monarquía, alejaba de los mares á la navegacion nacional; los corsarios ingleses cerraban nuestros puertos de ambas costas estorbando el ejercicio de todas las industrias marineras, y la política de aquella nacion cifróse en impedir nuestra prosperidad y reposo atacando la perla de nuestras Antillas, porque así creian dar el golpe de muerte á un reino que aparentaba levantarse hasta su antiguo poderío.

Firmada la paz y abierto el Océano á las provincias de la antigua corona de Aragon, se desarrollaron ciertamente las construcciones y aumentó el comercio, como no podia ménos de suceder; pero el fatal impulso que entónces tuvo la emigracion á las Américas, y la sed de fortuna que nuevamente despertaba la facilidad en los trasportes, hacian en cierto modo estériles los resultados de tan justa y feliz medida.

El servicio al rey, muy honroso, pero poco grato en toda época y ménos en sus armadas, era eludido con facilidad embarcándose en cualquier buque con destino á las colonias, y permaneciendo en ellas para continuar sus industrias en aquellos mares, ó ejercer la que tuvieran por conveniente en el interior de sus vastos territorios; y la matriculacion, mermada por las causas anteriormente expuestas, tenía una más que añadir en contra de su progreso. Entónces se intrusaron gran número de terrestres para ejercer las indus-

trias de mar; y como al ser llamados para el servicio se expatriaban ó alegaban sus derechos al de tierra sin que hubiera modo de corregir tales abusos, recaia toda la carga sobre los matriculados, demostrándoles así el gobierno la torpeza que habian cometido al ingresar en la institucion, pues que sin tal molestia habia un medio hábil de aprovechar lo útil y eludir lo enojoso. Repitiéronse, por tanto, las causas que habian originado la cédula de 1607, la de 1718 y ordenanza del Infante almirante: es decir, se abolia de hecho la matriculacion; mas como en sí propia tenía el motivo de reproducirse, por ser el único medio hábil para un determinado fin, era obvio que andando el tiempo habria de prescribirse una vez más la observancia estricta de sus leyes.

¡Extraña anomalía! Mientras que los marineros españoles no inscriptos eludian el deber de servir á su patria en las armadas, veíase el Gobierno en el duro trance de autorizar á los comandantes de los navíos surtos en puertos extranjeros, para enganchar gente bajo los precios onerosos que por nota se expresan (1);

---

(1) «*Noticia de los sueldos y condiciones que se guardarán con los marineros que entren al servicio de España.*

«El que por su habilidad y buena conducta mereciere la plaza de artillero de mar de preferencia, tendrá al mes 10 escudos, que son de medio peso duro cada uno.

El artillero de mar ordinario, 9 escudos.

El marinero, 7.

El grumete, 4 ½.

No se les despedirá del servicio, con lo cual aseguran su subsistencia.

Se les ascenderá á las clases superiores, cuando lo merezcan.

Tendrán opcion á los viages de América despues de 3 campañas de Europa.

Se les suministrará diariamente la racion ordinaria de armada, con vino como á los marineros españoles.

Gozarán los mismos privilegios que estos y todas sus exenciones.

y esto, que no reconocia otra causa que la relajacion de la matrícula, despertó á los gobernantes de su letargo sobre tan vital asunto.

En 16 de Agosto de 1785 mandó el rey que se pasase una revista de inspeccion á las matrículas de mar, variando el método seguido hasta entónces desde 1737, en que los inspectores eran los ministros: ahora, sin quitarse de una vez al cuerpo del ministerio el mando de la institucion, se ordenaba que directamente interviniesen los oficiales de guerra en las revistas, así por ser responsables de los resultados de las funciones donde debia operar la gente que de aquella procediera, como por uniformar la organizacion de un ramo tan importante del Estado.

« El Rey ha resuelto que se pase una revista general de Inspeccion á la Matricula de los tres Departamentos, alterando la forma establecida en la ordenanza de que salga de cada uno un Ministro Inspector para revistar las de su comprehension, por la variedad y diferente método con que hasta ahora se han manejado, de que resulta la diversidad de reglas que han establecido, y que no debe haver en este ramo tan esencial del Estado. Para evitar estos perjuicios consiguiendose la uniformidad que tanto importa, y á fin de que los oficiales de la Armada tengan el conocimiento debido del estado de la Matricula, pues con ella han de operar en la guerra, y ser responsables de sus acciones, ha fiado S. M. este encargo al Brigadier D. Luis Muñoz de Guzman, que llevando á sus ordenes al Capitan de Fragata D. Juan Ruiz de Apodaca, y el Alferez de la misma clase D. Ignacio Vriortua, el Comisario de Provincia D. Miguel Sanz, el Oydor honorario de la Real Chancilleria de

Se ordena que los oficiales del cuerpo general pasen las revistas de las matrículas.

Podrán dejar á sus familias la mitad de su sueldo que cobraren mensualmente del Ministerio, por medio del sugeto que destinaren.

Navío *Triunfante* en Malta 16 de Febrero de 1785. = D. Gabriel de Aristizabal. » (Núm. 134, Leg. 4, Colec. de Varg.)

Valladolid D. Joseph Arias Paternina en calidad de Asesor, y un cirujano de la Armada, para el desempeño de los varios puntos que comprehende la Matricula, y otros especificados en la Instruccion que se le ha entregado, dé principio desde luego por el Departamento de Cartagena trasfiriendose de este Puerto á las islas Baleares, y seguidamente á Cataluña, para continuar despues en las demas Provincias de Cartagena, en las de ese Departamento, y finalizar en las de Asturias y Montaña.

Es el ánimo de S. M. que D. Luis Muñoz practique en esta revista lo que prescriven los articulos 198 y 199 de la ordenanza de Matricula; que reviste la gente de Mar; oyga y satisfaga sus quejas; pase á la clase de inhaviles los que ya no estén de servicio; vuelba á la de haviles los que indebidamente haya en aquella; proponga para sueldo de imbalidos los que lo merezcan; examine la conducta de Ministros, Subdelegados, y Asesores, y si hay en ellos la idoneidad y demas circunstancias que exijen sus encargos; les haga oportunas prevenciones sobre la que convenga observen en lo venidero; examine si se cumplen las Ordenanzas, y ordenes de S. M.; los perjuicios que padezca la Matricula en general, y particular; y los beneficios que puedan proporcionarsela; que dé cuenta á S. M. por esta via reservada del estado de la Marineria del Reino, del de sus Puertos, y costas y de los Materiales que haya en las Provincias para uso de la Marina: y que proponga quanto conciba conveniente al Real servicio.

Quiere tambien S. M. que mientras el Inspector está exerciendo las funciones de su encargo en una Provincia se consideren suspensos de ella los Ministros y Subdelegados y que aquellos le acompañen en todo el distrito de la comprehension de su Provincia, para quedar impuestos de sus providencias, y presentar la revista contestando las dudas que le ocurran: que unos y otros pongan en practica quantas disposiciones diere, aun quando no las conciban arregladas debiendo exponerselo de palabra, y por escrito, y representar subcesivamente á S. M.; y que si advirtiere que algun Ministro, ó Subdelegado no ha cumplido las disposiciones de las anteriores

revistas, tome la correspondiente hasta la de suspenderle de su empleo, y nombrar otro interinamente, dando cuenta á S. M. sin perdida de tiempo, etc., etc. . . . .

. . . .

Todo lo qual participo á V. E. de orden de S. M. para su inligencia, y á fin de que expida las rrespectibas á los Subditos de su jurisdicion en ese Departamento.=Dios guarde á V. E. muchos años S. Ildefonso 16 de Agosto de 1785. D. Antonio Valdés.=Sr. D. Luis de Cordova. »

Los resultados de esta revista fueron lisonjeros, porque al divulgarse entre la gente de mar los propósitos que el poder abrigaba de cumplir sus condiciones al matriculado, y pagar á los que servian al rey, acudió á las listas un número considerable, hasta reunirse en los siguientes años los que detalladamente se manifiestan en el estado adjunto.

Marinería matriculada en el año de 1786.

Departamento de Cádiz.	Marinería.	Departamento de Ferrol.	Marinería.	Departamento de Cartagena.	Marinería.	EXTRACTO.	Marinería.
Provincia de Cádiz....	2.698	Provincia de Ferrol...	2.118	Prov.ª de Cartagena...	1.967	Depart.to de Cádiz.....	10.479
» Ayamonte...	1.887	» Pontevedra..	7.139	» Vera...........	459	» Cartagena...	23.216
» Sevilla......	995	» Coruña......	2.098	» Alicante.......	1.876	» Ferrol........	17.686
» San Lúcar...	6.993	» Vivero......	988	» Valencia.......	2.144	Total de la marinería de España é Islas Baleares sin contar la maestranza.........	51.381
» Málaga......	1.685	» Avilés.......	1.596	» Tortosa........	544		
» Tarifa.......	802	» Rivadesella..	504	» Tarragona.....	2.649		
» Motril.......	452	» Santander...	1.074	» Mataró.........	4.412		
» Almería.....	547	» Vizcaya (Bilbao).......	1.212	» Rosas..........	2.602		
Total sin incluir la de las Canarias..	10.479	» Gupúzcoa (S. Sebastian).	1.007	» Barcelona......	1.473		
				» Mallorca.......	3.987		
				» Mahon.........	1.103		
		Total.....	17.686	Total......	23.216		

NOTA. En el año siguiente habia 60.407, de los cuales, deduciendo 7.260 de la maestranza, arrojan el resultado de 53.147 sólo de marinería. *(Véase Est. gener.—años corresp.)*

Tales cifras de marineros eran mucho más lisonjeras de lo que se debia esperar de una nacion despoblada, sin comercio ni industria, y desolado su litoral por contínua emigracion; pero en este punto del discurso reclama un lugar la consideracion sobre los armamentos verificados por diversas causas hasta fines del anterior siglo, y no podria hacerse sin exponer el número de buques que poseia el Estado en las dos fechas que limitan el período.

Extracto del estado numérico de los buques de S. M. en 1787 á 1788, y hombres de tripulacion que necesitaban.

CLASIFICACION y número de buques.		TRIPULACION que por término medio necesitaba cada uno.	DOTACIONES.
Navíos	67	800 (1)	53.350
Fragatas	44	350	15.400
Corbetas	3	200	600
Jabeques	17		
Balandras	9		
Bergantines	24		
Urcas	12		
Lugres	3		
Galeras	8		
Galeotas	4	....	20.000
Bombardas	8		
Paquebotes	7		
Goletas	7		
Brulotes	2		
Lanchas cañoneras, Bombardas y obuseras	65		
Total	280	Total de tripul.s embarcadas	89.350

(1) Hállase tomado este promedio de las cifras que como dotaciones de los diversos buques segun sus portes, aparecen en los manuscritos del marqués de la Victoria. Respecto á los buques pequeños se consignan en su totalidad, por no influir en mi propósito mil hombres más ó ménos; pero no

Descontando por plana mayor, maestranza y presidio de las galeras y galeotas 4.350, restan 85.000 individuos de marinería, y con la de arsenales, pontones, guardias, etc., etc., pueden regularse en esta forma:

Marinería necesaria para todos los buques.....	85.000
Id. en pontones, arsenales y apostaderos.......	10.000
	95.000
7 por 100 de bajas por licencias, enfermedades, etc.	6.500
Total para la marina.......	101.650

Estado numérico de los buques de la Real armada en 1798.

CLASIFICACION y número de buques.		TRIPULACION de cada uno por término medio.	TOTAL.
Navíos..................	76	800	60.800
Fragatas..............	51	350	17.850
Corbetas..............	10	200	2.000
Jabeques	9		
Urcas..................	16		
Bergantines.............	43		
Paquebotes	5		
Balandras...............	7		
Lugres..................	1		
Goletas	10	....	18.000
Galeras	4		
Galeotas	2		
Tartanas................	5		
Barcos remontados.......	12		
Lanchas de fuerza	57		
Pataches................	3		
Total.......	311	Total de tripulaciones...	98.650

debo omitir que la tripulacion de las galeras constaba de 432 plazas, de las cuales 280 debian ser cubiertas reglamentariamente por «*forzados presidiarios.*» Con estas mismas palabras se ordena en el documento que tengo á la vista. (*Núm.* 184, *Leg.* 4 *de la Colec. de Varg.*)

Descontando 4.650 por maestranza y presidio, resulta:

Marinería necesaria para todas las tripulaciones.	94.000
Id. en pontones, arsenales, etc................	10.000
	104.000
7 por 100 de bajas por enfermedades.............	7.280
Total para la marina........	111.280

Fijemos la vista en este estado comparativo de los buques existentes, tripulaciones que necesitaban y censo de poblacion de la Península, y séanos lícito, para no incurrir en impropiedad, darle el siguiente epígrafe:

Cuadro sinóptico de un gran error.

AÑO DE 1798.

Número de buques de la Real armada.	Gente indispensable para tripularlos y para arsenales, pontones y otras necesidades de la Marina.	Poblacion de España.	Gasto anual aproximado de la Marina.
76 navíos, 51 fragatas y 184 buques menores....	111.000 hombres.	8.000.000	365.000.000 (1)

¿Se sabe la enorme suma á que asciende el mantenimiento de una marina de 220 buques, y de ellos 100 de gran porte, áun cuando algunos estuviesen desarmados? ¿Puede concebirse que una nacion despoblada (2)

(1) Este era el calculado en 1800 (véase fol. 23, MM. SS. de Vargas; Figueroa, núm. 13 final); y no es aventurado suponerla mayor en 5 millones, existiendo una diferencia de aumento de buques en favor de la época á que el estado se refiere.

(2) Por los datos que arroja la *Colec. de Estadística* expuestos anteriormente, puede calcularse la poblacion de España en 8.000.000 en la época á que se alude.

proporcionase 111.000 hombres solamente para uno de los ramos de la milicia? Si los monstruosos armamentos hubieran tan sólo exigido recursos materiales, podria la nacion haberlos soportado á costa siempre de su ruina; pero era personal lo que reclamaba, es decir, sangre; y aunque todos los españoles desearan verter la que corre por sus venas en aras de la patria, no podia exigírseles el sacrificio sino en ocasiones solemnes; con mayor razon, cuando de tal modo se habian éstas repetido durante una centuria, que de seguir tal estado de cosas, y de no atajarse la emigracion de sus hijos á Ultramar, perenne causa de casi todos nuestros infortunios, tocaria la nacion á su término por falta de hombres que la constituyeran.

¡Qué error tan funesto! ¡qué triste afan de sostener á todo trance un boato que necesariamente debia ser ficticio! España era pobre, y su indigencia la más terrible, porque podia compararse con la de un magnate arruinado, sin el preciso valor para abdicar de su rango por determinado período.

Arriaga, Castejon, Valdés, Varela, Lángara; todos los ministros sucesores de Somodevilla lanzados por la senda fatal de los armamentos, parecian medir su fama por el número de construcciones emprendidas en la administracion de cada uno, cual si fantasearan más glorioso lauro mientras más bajeles pusiesen en el mar; pero si en el momento obtenian aplausos de la multitud, la posteridad, respetando siempre las loables intenciones de aquellos hombres públicos, tendria que lamentarse de los resultados de su gobierno. ¡Cuánto más hubiera valido que atendiendo á las repetidas quejas de los ministros de provincia é intendentes, hubiesen atajado con mano vigorosa los abusos de las autoridades locales, que constantemente falseaban

los principios de la institucion de donde debian proceder las dotaciones de los buques! ¡Cuánto más, que á su debido tiempo se hubiera licenciado á los que se hallaban en los mares de las colonias, sin hacerles arbitrariamente depender meses y áun años de una órden, á la cual tenian un derecho incontrovertible desde el punto en que terminaba el plazo de sus servicios! ¡Cuánto más, por último, que para disponer un armamento considerable no hubiese reinado la precipitacion que necesariamente origina el desórden (1), y que en muchos casos, no dándose tiempo á convocatorias de la matrícula, fué causa de que se « *vaciasen los presidios por las escotillas mayores de los navios!* »

Y á pesar de esto, se pretendia culpar capciosamente á los ministros que gobernaban la institucion, al tocarse los tristes pero lógicos resultados de algunas funciones marítimas. ¡Como si los ministros poseyeran maravilloso talisman para destruir las causas disolventes y ajenas de su instituto que obraban en contra de la menor de sus disposiciones!

¡Oh! Seamos justos: no era culpa de los ministros la incuria que en este punto tan importante manifestaba el gobierno, ni mucho ménos las consecuencias de una política que nos obligaba á mostrarnos con un aparato de fuerzas muy superiores á las que la nacion podia mantener.

Harto se condolian aquellos funcionarios de los atro-

---

(1) Hase creido generalmente que por absoluta escasez de matriculados se barrian de los muelles los vagabundos para tripular los buques, pero es grave error. La precipitacion de los armamentos, algunos de los cuales eran mandados con sólo un mes, y á veces con dias de antelacion, era lo que principalmente daba pábulo á que «*se vaciasen los presidios por las escotillas de los navios*,» como con lacónica exactitud ha dicho un ilustrado general de la Armada.

pellos que las autoridades locales hacian sufrir á la gente de mar; y así contra este abuso, como por el abandono en que estaban los matriculados y las familias de los marineros, reclamaban contínuamente, sin que para repetir sus quejas fuera óbice el silencio que por toda contestacion obtenian en algunas ocasiones sus escritos.

Si nuestros combates tenian desgraciado éxito por no componerse exclusivamente las dotaciones de marineros de las matrículas, cúlpese al poder por la precipitacion de sus órdenes, y cuando nó, por su incuria en todo lo que se referia al personal. Prueba evidente de la aseveracion, se tenía en los cinco años posteriores á la revista de 1785, que por constituir un período excepcional de cumplimiento de pagos á los marineros que se hallaban en los bajeles de la corona, y de observancia de las leyes de la matrícula, aumentó la inscripcion hasta el punto de proporcionar tripulaciones para 64 navíos, 40 fragatas y 100 buques más de 12 á 30 cañones, que en el término de tres meses se armaron en el año de 1790 (1). Cierto que toda la matrícula pasó al servicio, pero no lo es ménos que la institucion cubrió aquella necesidad respondiendo á su índole, que era cuanto humanamente se podia exigir, en necesidades tan enormes, hallándose el reino despoblado, sin comercio ni industria, y pesando sobre su litoral una emigracion contínua hácia las Américas.

Entónces se le brindaba al poder excelente ocasion de ganar algun crédito é infundir confianza á la marinería para tenerla dispuesta en otras ocasiones, proscribiendo esas levas infamantes de la profesion, ya que

(1) Aunque el armamento fué de 36 navíos, deben contarse los que ya habia en pié de guerra.

no le fuese posible moderar los enormes armamentos; pero léjos de tales propósitos, nunca como entónces se faltó de modo más triste á la equidad y á la justicia. No lo digo yo, no; lo dice años despues de aquella época un respetable y enérgico ministro de la corona á las Córtes generales y extraordinarias, en sesion pública del 5 de Febrero de 1811, en los términos siguientes:

El Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina se dirige á las Córtes generales y extraordinarias.

«El año de 1790, armó la España, en el corto tiempo de tres meses, al pie de sesenta y quatro navíos de línea, quarenta fragatas y cien buques de doce cañones hasta treinta: aun se hallaba capaz de armar diez ó doce navíos y otras tantas fragatas; y todos estos buques se tripularon con marineros matriculados, de los que, si todos no eran expertos, todos estaban acostumbrados á la mar, y capaces de hacerse habiles en una sola campaña. Pocos meses duró este armamento, el qual, si dió una prueba evidente del estado de la marina, y de los brillantes resultados que produxo la Ordenanza de matriculas, tambien dió lugar á que, habiendose faltado al contrato estipulado con la falta de los pagos, se despertase en el hombre de mar la desconfianza: desarmó esta hermosisima esquadra, y el año de 1793, se armaron nuevamente todas las fuerzas disponibles de la monarquía, y siendo algo menos numerosas que las que se movieron el año de 90, ya faltó gente de mar para el total de sus tripulaciones, que hubieron de completarse con gente de leva. Esta medida, lejos de ser beneficiosa, fue en extremo perjudicial, pues cogidos en la leva hombres nada acostumbrados á la mar, y tan miserables, que ni aun tenian para evadirse de ella por medio del soborno, entraron á bordo de los navíos tan desnudos de ropa, como cargados de vicios, que son generalmente las prendas de que abundan los ociosos. Sobrecargada la Nacion con las atenciones del exército, nada pudo facilitarle á la marina, de modo que no fué posible vestir á los que no tenian camisa, y la desnudez, la suciedad, el trabajo, para ellos desusado, y el pavor que

infunde la mar al que á sus rigores no se acostumbra desde niño, unidos á veces á los malos alimentos, hubieron de producir en ellos unas fiebres que se hicieron muy malignas, y contagiados los demas, padecieron nuestras esquadras las epidemias mas horribles. Difícil era de desarraygarlas, pues al cabo de un año, desatendida enteramente la marina, apenas habia en los baxeles ni un solo hombre que tuviese con que cubrir su desnudez, y aumentados en ellos el número de los cogidos en las levas, que eran los únicos con quienes se podian reemplazar las baxas, se convirtieron los navíos en unos verdaderos presidios; horrorizados los honrados con tan funesto espectáculo, destrozado su corazon por la indigencia en que yacian su familias, á las que no se las daba el socorro que se les habia asignado, y huyendo de lugares que eran remedo del mismo infierno, buscaban en la desercion el medio de buscar la vida: desde entonces hasta hoy, ni se ha dexado descansar á la matricula, ni se ha hecho nada por dulcificarle la mala suerte que le ocasiona el servicio, aun que se le ha ofrecido mucho. Por manera, que si V. M. numera los hombres que en diez y ocho años han muerto por las epidemias y por los combates, y los que han desertado á otras naciones, V. M. hallará si el deficit de la matricula es correspondiente al que debe resultar de tan destructoras causas.» *(MM. SS. de V. Figueroa.* T. II.)

Si en 1790 fué tan dolorosamente decepcionada la marinería, ¿qué resultados debian esperarse al llegar la ocasion de otro armamento, sino los que se tocaron en el de 1793?

No recordemos la triste jornada del cabo de San Vicente, ni se aventure una sola palabra sobre aquel hecho, que como todos los de mar no podia ser convenientemente juzgado sino por los testigos oculares; no despleguemos los labios como no sea con todo el respeto que merece el infortunio para evocar el nombre de aquel general pundonoroso, que en medio de las balas,

inutilizadas sus baterías por la alta escora del buque, y viendo morir á los suyos, pedia á su vez la muerte como el más venturoso término de aquel desastre: no se acrimine á ninguno de aquellos mártires de la honra, ni áun á los que tuvieron la desgracia de sobrevivir al dia aciago; que en este punto sólo nos cumple elevar nuestras humildes preces al Trono de Altísimo para que las ilustres víctimas hayan recabado del Tribunal Infalible la justicia que no alcanzaran en la tierra, ó la Divina misericordia si la justicia fué aquí abajo cumplida: así nos haremos eco de uno de tantos que, abordado y mortalmente herido por el hombre intrépido á quien la fortuna preparaba en Aboukir laureles inmarcesibles, tuvo estas palabras para la patria: «*Hijos mios, no rendirse;*» y alzando al cielo sus ojos momentos ántes de cerrarlos para la tierra, mostró con un «*Misericordia, Dios mio,*» que traspasaba el dintel de la muerte para entrar por las puertas de la vida.

Y si corro un velo sobre aquel dia de triste recordacion, no es por la duda de que juzgado el hecho en sana crítica, pueda desprenderse otro juicio desfavorable para los que combatieron por la patria, que el sucumbir á uno de esos golpes de azar, en que el enemigo atropellando teorías utilizaba la excepcion en contra de la regla con un espíritu marinero superior al de las demás naciones, sino porque el público, que sólo aprecia los resultados sin discernir sobre las causas por mucho que se evidencien, fulminó su censura sobre los que ménos la podian merecer, y para reivindicar la memoria de aquellas víctimas desgraciadas necesitaria encaminar la opinion hácia otro punto, despertando recuerdos que la tumba escuda y pone al abrigo áun de la misma justicia. Un tribunal exoneró á aquellos hombres: sea, pues, la sentencia perfectamente justa,

que por mucho que impulse el espíritu de cuerpo, mil veces ántes que la corporacion está la patria; sólo expondré que, cuando del prévio estudio de los elementos de que disponen los hombres en cualquier funcion, se predicen fatales resultados, debe quedar en el último extremo muy atenuada la responsabilidad de los que operan.

Las tripulaciones forzadas constituian uno de aquellos elementos; en 1790 hubo matriculados para 104 buques de gran porte y 100 más pequeños; en 1793, siendo menor el número, hubo que completar la marinería con gente de leva, por las razones que he dicho. ¿Quién, pues, tuvo en gran parte la culpa del suceso del 17 de Febrero? Pero los defectos no estribaban solamente en las tripulaciones: habia otros notabilísimos á los cuales daba el gobierno su sancion, desechando las reclamaciones de los que inmediatamente debian sufrir las consecuencias; y si los detallase veríamos que tendian á sacrificar al personal, haciendo por tal modo cada época que se examina más desgraciadamente verídica la lamentacion sostenida hasta el fin de este escrito (1).

¡Raro contraste!

Los ingleses codiciando siempre el oro, posponian todas las cosas al hombre y cuidaban con prolijo es-

---

(1) En un periódico inglés (*Lond. Chron.*, Marzo 18), bajo el epígrafe: «Noticias de algunas maniobras del navío *Captain*» abordo del cual estaba el 14 de Febrero el *Comodoro Nelson*, se lee el siguiente párrafo:

«En el abordaje del *San Nicolás*, tuvieron los ingleses 7 muertos y 9 heridos; y sobre 20 españoles perecieron en su loca resistencia.

»El estado de la marinería de los navíos rendidos era el más lastimoso, careciendo de medicinas y de todos los alivios que pedia su situacion.

»Un oficial inglés dice que vió á un marinero español que habia perdido un brazo, y no tenia otro vendaje en él que un pedazo de saco de galleta.»

Sobre este punto sólo diremos, que si conviniese averiguar las causas de

mero á su personal: nosotros derramando el oro á manos llenas para ejercer la virtud más enaltecida por nuestra sacrosanta religion, hacíamos al hombre inferior á todas las cosas, poníamos en olvido la humanidad y la conveniencia, y nos obstinábamos en hacer todo á costa de sudores y de sangre. Fíjense los economistas en ambos sistemas, y áun prescindiendo de toda consideracion humanitaria, digan cuál de los dos es más barato.

En aquella época de varones ilustres de la marina, en que los Mazarredos y Churrucas, los Escaños, Gravinas y Valdés, los Ciscar, Galianos, Álavas y Mendozas parecian asumir la ilustracion y la ciencia, descollando cada cual en ramo distinto, y conociendo cada uno la valía de los otros, distinguíase por su gran erudicion y profundo talento, no ménos que por los servicios eminentes prestados al país, un oficial que en catorce años habia recorrido su carrera desde guardia marina hasta capitan de navío, mandado luego gran número de buques, alcanzando en breve la elevada categoría de teniente general, el cargo de jefe del estado mayor del cuerpo que se creó en Madrid para reorganizar el ramo, y por último el de ministro de la Corona. Este ilustre personaje, cuyo nombre fué escrito diversas veces por el capitan del siglo para encomiar sus talentos, era D. Domingo Perez de Grandallana. La

---

esta incuria tan lamentable, la marina quedaria disculpada presentando oficios de peticion, así de los mencionados útiles como de otros imprescindibles, y negativas ó dilaciones del poder en atencion á la penuria del Estado. Y á cualquiera se le ocurrirá objetar: si habia penuria, ¿á qué nos obstinábamos en pasar plaza de ricos ante las demás naciones, con detrimento de la honra y á costa de sangre, siempre preciosa y más en este despoblado país? ¿No podia construirse un navío ménos, y surtir con su presupuesto á los otros de todo lo que habian menester?

gran experiencia que tenía de la mar, y sus conocimientos especiales de la organizacion inglesa y francesa, le daban autoridad fundadísima en tales asuntos, y su amor patrio le inducia á exponer las causas que en su sentir habian contribuido principalmente á nuestros desastres, muy ajenas por cierto á las atribuidas por la generalidad; pero ya que se han expuesto otras opiniones, justo es que leamos algunos trozos de la Memoria (1) que sobre tal asunto escribió el ministro de Marina de Cárlos IV.

El general Grandallana, despues de comparar las tácticas española y francesa con la inglesa, deduciendo la inferioridad de las primeras por sus preceptos minuciosos, que convertian á un general en instrumento pasivo de un órden de formacion imposible de ser préviamente determinado, y de apoyar sus aseveraciones con ejemplos de funciones marítimas entre Francia é Inglaterra, en que aquella nacion, no obstante la bizarría de sus hijos, habia sufrido descalabros, alude en estos términos al desgraciado combate del cabo de San Vicente:

---

(1) Las *reflexiones* del teniente general de la real armada D. Domingo Perez de Grandallana, constan de los siguientes títulos: «*Introduccion.—Reflexiones sobre nuestra constitucion militar y marinera.—Artículos de la legislacion inglesa.—Artículos de la legislacion francesa.—Comento de ellos.—Artículos de la legislacion española.—Comento de ellos y de su táctica, señales é instrucciones.—Conclusion,*» (encerrados todos en 301 págs.).

Al leerse este precioso manuscrito, no se sabe si merecen mayor admiracion las profundas reflexiones que en él se escriben, que la valentía con que son expuestas. Su ilustre autor, despreciando detalles minuciosos, domina con una sola mirada el asunto que pone á su exámen, y deduce que así nuestra antigua táctica como la francesa ocasionan descalabros por la rigorosa prevencion de esperar todo el mundo órdenes para moverse, sin que á nadie sea lícito atacar para el mútuo socorro si no se le ordena por medio de señales, que con dificultad pueden ser distinguidas en medio de la funcion. Es uno de los manuscritos más importantes, como asunto histórico, que pueda ofrecerse á la consideracion de un hombre de estudio.

«De aquí es que el trasbordo á fragatas del general »en gefe y subalternos, instituido como una ley, solo »me parece á propósito para aquellos combates que lla»mamos de guerra galana, en que dos líneas se caño»nean á lo largo, porque respetándose recíprocamente »no se engañan: pero aun en esta misma clase de ba»tallas, en que podria no ser perjudicial, se manifiesta »tambien que el precepto no puede ser necesario, y »solo lo será, repito, para fulminar un nuevo cargo al »general en gefe, como sucedió en el combate del 14 de »Febrero de 97. No quisiera hablar de este combate ni »de este desgraciado general, que cuando se vió aban»donado en lo mas duro de él exclamó como otro Ruy»ter, diciendo: «¡de tantas balas como me rodean no »hay una para mí,!» y cuya sola expresion demostró »el fondo de su honor y de su espíritu: lo hizo acreedor »á mejor suerte, y excita en este momento mi consíde»racion por su desgracia y por la de sus desventurados »compañeros, porque los considero como á víctimas »sacrificadas al mal sistema sobre que se sostuvo la »batalla, y cuya reforma es mi principal objeto.»

Más adelante dice:

«Nada menos que esto ha sucedido y nada es mas »seguro en mi concepto, sino el que se perderán todos »los combates de Esquadra, mientras estén apoyados »en la formacion y el órden dentro de los combates.....

»A poco que se reflexione se hallará que un inglés »entra en el combate de Esquadra íntimamente per»suadido de que su deber es ofender á los enemigos y »sostener á los amigos y aliados sin dependencia de »las providencias intermedias de una batalla, y al paso »que por este medio despeja su imaginacion de cuida»dos subalternos que le distraigan, apoya su confianza »en que regidos sus compañeros por los mismos prin-

»cipios, están como él compelidos de la rígida y pre-»cisa ley del recíproco sosten: de modo que él y todos »fixan su vista solo en obrar con actividad y acierto »segun las circunstancias se presenten, y con la se-»guridad de que no han de ser abandonados. Y por el »contrario se verá que un francés y un español obrando »bajo un sistema que propende á la formacion y órden »dentro del combate y no haciéndose mencion del re-»cíproco sosten, entran en él vacilantes, con el contí-»nuo cuidado de si verán ó entenderán la seña del ge-»neral para tal ó tal movimiento, (como que en este »defectuoso sistema se deben hacer señales para todo) »y están por tanto irresolutos para tomar por sí el par-»tido que las circunstancias les presente favorable; y »segun el empeño con que en ambas marinas se manda »á los buques mantener el lugar constante, pueden en »uno tener el fuego de quatro á diez mientras sus com-»pañeros sufren en otro el de diez á cuatro, y lo que »es peor, les falta aquella confianza que inspira el re-»cíproco sosten tan mantenido entre los ingleses, como »olvidado entre nosotros que no necesitábamos apre-»henderlo de ellos; y con estos datos ¿quién me negará »que fué mayor la energía de los franceses y españoles »que se sostuvieron en los combates de Grasse y de »Córdoba que la de los ingleses sus enemigos?»

Sin embargo de las notables palabras de este ilustre general, fué profunda la sensacion producida por el desastre de 1797. Un autor ilustrado estampó juicios desfavorables sobre la corporacion (1); otro muy distinguido y que diferentes veces habia desempeñado los cargos de ministro de la corona en Hacienda y Marina,

(1) D. Antonio de Capmany y Mompalau, en el prólogo á las ordenanzas de la Marina de la Corona de Aragon promulgadas por Pedro IV en 1354.

refutó indirectamente sus argumentos (1) y tuvo redactado un escrito anónimo (2), que al fin no llegó á ver la luz pública: de todos modos, el gobierno, no pudiendo ménos de considerar como una de las causas del desastre, la incuria en que los antecesores habian tenido á la matrícula, encargó á D. Luis María de Salazar la redaccion de un arreglo de ella bajo la base de conferir su gobierno al cuerpo general de la armada (3), y poco despues la de una ordenanza extensa que reuniese en cuerpo de obra todo el contexto de su régimen. Tal fué la de 1802, que hoy rige, revisada y notablemente corregida por *el estado mayor de la corporacion*, bajo la presidencia del teniente general, ministro de la corona, D. Domingo Perez de Grandallana, obra notabilísima por su fondo, plan y estilo. En su plan preside el órden; en su texto la prevision unida á un exacto juicio sobre la índole del país y la aplicacion de las leyes; en sus prescripciones la filosofía, y en su letra la severa y majestuosa concision del que siempre debe prescribir con el mayor conocimiento de causa.

No podia darse código más ajustado á la índole de la época; pero ¿podrá ser útil en la que nos hallamos? A tal estudio se encaminarán nuestras líneas más adelante: por ahora, para no salir de la narracion, debe-

(1) Exámen *crítico* é imparcial sobre el combate naval de la escuadra española con la inglesa del almirante Jervis en 14 de Febrero de 1797, por un Marino retirado. Agotada la edicion fué reimpreso en Cádiz á costa de los oficiales de la Armada. Su autor lo fué D. Luis María de Salazar.

(2) Lo escribió D. Luis María de Salazar á instancia de D. Antonio Escaño, yendo uno y otro desde Cartagena á Cádiz en el navío *Terrible*. Segun el Sr. Navarrete, se retroactaba la fecha á 1789, y lo pensó publicar bajo el pseudónimo de D. N. Recio; pero no obstante los vivos deseos del general Escaño, quedó inédito.

(3) Era el que Salazar habia propuesto.

mos solamente consignar que en el ínterin que tal trabajo se terminaba, fué expedido el siguiente Real decreto:

Se confiere al cuerpo general de la Armada el gobierno de las matrículas.

« El deseo de facilitar todos los medios que puedan contri-» buir al fomento de la marinería, y progresos de la pesca y » navegacion mercantil en las costas de la Península, ha deci-» dido el ánimo del Rey á variar el sistema con que hasta aquí » se han gobernado las matrículas ó gremios de la gente de » mar; no solo con el fin de mejorar su suerte suavizando las » condiciones del servicio personal á que están sujetos, sino » tambien con el de constituirlos baxo de otro régimen mas » conveniente y mas conforme con las miras de su estableci-» miento, y con la naturaleza de su exercicio.

» Tambien ha creido S. M. necesario por conseqüencia de » las alteraciones hechas en la ordenanza económica para » gobierno de la Real Hacienda de Marina de 9 de Mayo de 1799, » que se reuna toda la jurisdiccion militar de ella en el Direc-» tor General de la Armada y Capitanes Generales de los De-» partamentos, á quienes directamente compete su autoridad » y exercicio, pues que habiendo sido incorporados al ramo de » Hacienda los individuos del Cuerpo del Ministerio de Marina, » y no dependiendo ni formando ya cuerpo unido con ella, » seria irregular que siguiesen regentando su jurisdiccion, y » conservasen el mando absoluto y privativo que han tenido » hasta aquí de todos los gremios ó matrículas de la gente de » mar, que hacen la principal fuerza militar de la Armada.

» Pero antes de verificar este objeto, y para que no se aven-» ture el acierto en materia tan importante, ha querido S. M. » oir el dictámen de personas merecedoras de su Real con-» fianza, y con su previo informe se ha servido aprobar un » plan, en que se contienen los principios fundamentales y » constitutivos del sistema que habrá de regir en adelante para » el uso y gobierno de todas las partes y dependencias de la » jurisdiccion militar de Marina y mando de sus matrículas, » con arreglo á lo prescrito en quanto á la extension de sus » límites en el art. 2 del Título I de la citada ordenanza econó-

» mica, segun se expresa en el Real Decreto que S. M. se ha » servido dirigirme con este motivo en fecha de 18 del cor- » riente, de que acompaño á V. E. copia.

» Por tanto, ha resuelto S. M. que derogándose absoluta- » mente el Título 3 del Tratado 10 de primero de Enero de 1751, » que trata del exercicio de la jurisdiccion de Marina, y qua- » lesquiera otros títulos, reglamentos ú órdenes particulares, » expedidas anteriormente sobre esta materia, que fueren con- » trarias al espíritu de dicho Real Decreto, se extienda con » sujecion á él y á los puntos contenidos en el plan que ha » tenido á bien aprobar, una nueva Ordenanza ó tratado adi- » cional á las generales de la Armada para que sirva de go- » bierno en ella.

» Y habiendo tenido asi mismo por conveniente que se re- » tarde el cumplimiento de esta su Soberana determinacion, » es la voluntad de S. M. que desde primero del mes de Junio » próximo se encarguen los Xefes militares del exercicio de » dicha jurisdiccion de Marina y mando de sus matriculas; » para lo qual se ha servido mandar que los Oficiales compre- » hendidos en la adjunta lista pasen á relevar á los Ministros » de Marina de las Provincias que respectivamente se les se- » ñalan. Entendiendose que estos destinos los han de desem- » peñar interinamente y por via de Comision hasta la publi- » cacion de la nueva Ordenanza para gobierno de la jurisdic- » cion militar de Marina y sus matriculas; en cuyo caso se » proveherán con arreglo á ella los mandos en propiedad de » todas las Provincias á propuesta de V. E. como Director Ge- » neral de la Armada y principal Xefe de su jurisdiccion, en » la cual deberá darse la preferencia que es regular á los suge- » tos ya destinados anteriormente y que deseen continuar en » ellos. . . . .

» Ultimamente, las razones particulares que el rey ha tenido » para la expedicion de su Real Decreto de 18 del corriente, y » de las alteraciones que se originan de él, según acabo de » manifestar á V. E. en esta instruccion, se fundan únicamente » en la analogía, y natural relacion de las cosas; y los fines » que S. M. se ha propuesto son: 1.° que la jurisdiccion mili-

» tar de Marina se exerza y represente por sus propios y legi-» timos Gefes: 2.° que la marineria matriculada para el servi-» cio de los Reales baxeles se arregle y gobierne de un modo » mas propio y conveniente: 3.° que para su fomento y pro-» gresos se modere en quanto fuere dable el servicio personal » de los matriculados; y 4.° que los Oficiales del Cuerpo gene-» ral de la Armada, tengan para premio de sus servicios este » número de destinos decorosos. Pero S. M. se halla muy satis-» fecho del modo con que los Intendentes y demas Xefes subal-» ternos, y Oficiales del cuerpo del Ministerio de Marina han » desempeñado constantemente hasta aquí todas las materias » dependientes de la jurisdiccion de Marina que les estaba » cometida; y no duda que acreditarán todos igual esmero » para el cumplimiento de su Real voluntad en la variacion » que por las causas expresadas ha tenido á bien determinar, » sin que se susciten contra ella dificultades ni tropiezos vo-» luntarios.

» Igual celo y buen desempeño se promete S. M. hallar en » los Xefes y subalternos militares, el mismo deseo y buena » disposicion para el cumplimiento de sus reales determina-» ciones, y toda la prudencia y armonía que pide por ambas » partes su mejor servicio para llevar á efecto lo resuelto. Si » así sucediere no podrán promoverse aquellas agrias com-» petencias en que siempre desaparece el fin legítimo y » principal: y las dudas y dificultades que acaso se presen-» taren en los principios de este establecimiento se consul-» tarán con la moderacion propia del buen deseo, y con la » verdad y sencillez que se necesita para la superior decision » de S. M.

» En quanto á los Juzgados y comisiones facultativas de Ma-» rina de las Provincias mediterraneas no deberá por ahora » hacerse novedad; esto es, que seguirán los mismos sugetos » que actualmente hay en ellas, exerciendo la jurisdiccion » bajo las órdenes de los respectivos Capitanes Generales de » los Departamentos como Xefes principales de ella, sin per-» juicio de su dependencia de los Intendentes en los puntos » meramente económicos, hasta que se verifique el arreglo

»que S. M. tiene dispuesto (1). Todo lo que de Real órden »comunico á V. E. para su inteligencia, y que por su parte »expida las que convengan á su puntual observancia. Dios »guarde etc.=Sr. Director General de la Armada.»

Y la traslado á V. para su noticia y debido cumplimiento. Dios guarde á V. muchos años. Aranjuez 25 de Abril de 1800.

Las razones que presidieron á la variacion que en esta Real órden se consigna, las expone el mismo rey en sus cuatro considerandos: 1.°, que la jurisdiccion militar de marina se ejerza por sus propios y legítimos jefes (2): 2.°, que la marinería matriculada para el servicio de los reales bajeles se arregle y gobierne de un modo más propio y conveniente: 3.°, que para su fomento y progresos se modere en cuanto fuese dable el servicio personal de los matriculados; y 4.°, que los oficiales del cuerpo general de la Armada tengan para premio de su servicio este número de destinos decorosos. ¡Lástima que no añadiese: —y porque la reserva de marina no puede estar mandada sino por sus propios oficiales; que es la verdadera razon, no obstante de la aparente que se estampa con el solo fin de atenuar el proceder injusto y torpe de mi gobierno á los ojos de los únicos pacientísimos ofendidos!

El primero entraña una razon que pudiera glosarse con el segundo párrafo de la precitada Real órden. El segundo y tercero dan á entender lo que tantas veces hemos repetido, lamentando el arbitrario abuso que las autoridades locales ejercian con los matriculados, al

(1) Las ordenanzas de 1802.

(2) No se olvide que el cuerpo del ministerio de Marina se habia trasferido al de Hacienda, cuya razon es por sí sola ocasionada á la medida de la Real órden.

recargarles con servicios de que se hallaban exentos por las mismas leyes de la institucion.

El cuarto, que pudiera extrañar en esta época, no puede interpretase por quien conozca el triste período que comenzaba á afligir á la corperacion, no obstante su aparente boato, sino como una satisfaccion dada por el monarca á todo el reino por el olvido en que tenia á unos hombres que á pesar de sus inmensos servicios al país, no lograban obtener ni áun sus devengados haberes; y más adelante, destruida la marina, aumentado el abandono y viéndose sus individuos en el triste caso de vender el menaje de su casa para procurarse la subsistencia, sin que nadie se arriesgara á fiarles sobre el crédito de sus haberes ni un solo pedazo de pan, tenian que mendigarlo *por los sitios públicos*, *ó ncastillados* en la vergüenza morian de *inanicion* á sabiendas de que otras clases y otros hombres cuyos servicios no podian compararse con los suyos, ni en calidad ni en tiempo, percibian religiosamente sus asignaciones.

Pero no anticipemos lo que con toda la autoridad de un ministro de la corona, expuso á las Córtes generales el Excmo. Sr. D. José Vazquez Figueroa, ni lo que á éste decian sobre el asunto los hombres superiores del ramo; lo cual, así por la importancia de las personas que hablan como por la significacion de lo que dicen, reclama título aparte.

XVI.

HAMBRE, MISERIA É INJUSTICIA CONTRA PACIENCIA.

La mision del historiador se reduce á descorrer en este punto el velo de un luctuoso cuadro descrito por respetabilísimas personas de la Corporacion, algunas de las cuales hállanse aún por gracia de Dios entre nosotros; y permita el Cielo prolongar la existencia de estos varones, glorias vivas de la Marina, para que atestigüen con su autoridad la causa de nuestros desastres.

Por mi parte, sólo recomendaré á los hombres de gobierno amantes de la patria que se fijen en los escritos siguientes.

Exposicion sobre el estado de la Marina hecha á la Regencia del Reino por el Ministro Vazquez Figueroa en 20 de Octubre de 1812.

Anuncia que va á exponer la espantosa miseria en que tiempo há se halla la marina.

«La triste experiencia de lo pasado, el recelo, mas triste aun, pero fundado, de lo que podria suceder en lo futuro y el convencimiento pleno en que estoy de la necesidad de atender á la marina nacional, sino con predileccion, al menos no con

tanto abandono (de años á esta parte) como se ha visto; me impelen á hacer á V. A. una exposicion tan sencilla é ingenua, como interesante y necesaria, no para descargo de la responsabilidad que me pueda caber en el dia de mañana, porque harto notorio es cuanto he instado por mi parte, cuanto he clamado desde que me encargué del Ministerio para mexorar la amarguisima situacion de esta clase de fuerza nacional, sino con el objeto de hacer un bien á la Patria, al mismo tiempo que á tantos beneméritos individuos, victimas tristes del abandono, del desconsuelo y de la *miseria mas espantosa*. Este es, pues, como he dicho el objeto que me mueve, y los sanos deseos que asisten á V. A. son los que me infunden una confianza segura, de que el resultado habia de corresponder infalible y completamente á la fuerza de los incesantes clamores con que se pide el remedio para tantos males, por cuantos han conocido antes y conocen ahora la Marina Española, y su influencia tanto en lo militar y político, cuanto en lo económico é industrioso de la nacion.

España no podrá ser independiente ni libre sin una respetable fuerza naval.

Demostrado tengo á V. A. hasta la evidencia en las memorias, que he formado con su anuencia para presentar al Soberano Congreso, que la nacion Española jamas podrá ser nacion independiente, al par que libre, sin una respetable fuerza naval: que sin ella no será ni rica, ni comerciante, y que de consiguiente tampoco será ni opulenta, ni industriosa. Por lo tanto me abstendré de entrar en estos pormenores, con mucha mas razon hallandome persuadido de que V. A. posée los mismos sentimientos, y solo me contraeré á las circunstancias críticas del dia, para que no se crea ni que yo pretendo edificar ahora en su total el soberbio y magnifico edificio de la Marina, ni que yo me desentiendo de reparar y sostener los restos que nos quedan: lo primero, si bien utilísimo y apreciable, se debe mirar como inoportuno, y lo segundo aun que no correspondiente á lo que debe ser, á lo menos asegurará los cimientos para época mas afortunada.»

Pasa á examinar las fuerzas navales que se necesitan, enumera la existente, clasifica los destinos, detalla

el costo de las carenas y construcciones, y prosigue su discurso en estos términos:

« De este modo no dude V. A. que insensiblemente llegaria dia en que la nacion pudiera contar con algo, en vez de que hoy apenas tiene con que salir de los apuros. Si hubieramos tenido disponibles 8 navíos y 12 fragatas no mas, es bien seguro que el servicio de tropas á América hubiera sido menos costoso y mas rápido, y que uno de aquellos y no un extranjero, con mengua nuestra, hubiera traido de Lima los últimos caudales: los enemigos no hubieran señoreado por mas de dos años nuestras dilatadas costas, la Cataluña disfrutaria de mejor suerte, y quizas, quizas Valencia no lloraria cautiva la suerte que experimenta. La marina española habria sostenido mas su buen nombre y lo habria afirmado con muchas ventajas para la Patria, pero pues estos males no tienen ya remedio deben hacernos mas avisados en lo sucesivo. Lo que resultaria si se hubiese fomentado la marina.

Si esto no se logra, si la marina no es considerada como una atencion ó lo es como una de poco aprecio, si el espíritu público no se decide justamente en su favor, y si el Gobierno cualquiera que sea, no la abriga y la pone á cubierto de la maledicencia, de la intriga y de la envidia, no se diga jamas que hay Marina, no se cuente con posesiones ultramarinas, renunciese á la felicidad que prometen los famosos puertos con que contamos, y preparemonos á ser el desprecio y ludibrio de cuantos quieran insultar á esta opulenta, aventaxada y predilecta Monarquía. Lo que resultará de no fomentarse el ramo.

Siempre ha sido y ahora mas que nunca es un problema entre quantos piensan y discurren, que por mas que se palpan los beneficios de la Marina, por mas que se haya sacrificado en todos tiempos, por mas que todos los Gobiernos se hayan penetrado de la justicia con que se ha clamado y clama, *jamas ha sido atendida, antes al contrario se ha pretendido de hecho aniquilarla por quantos medios ha podido sugerir la mas completa ignorancia por no decir mala fé.* Confieso á V. A. que yo mismo me abismo en un caos de confusiones quando considero tan equivocada conducta, y solo deduzco en fuerza de Jamás se ha atendido á la marina.

repétidas cavilaciones que la envidia negra y detestable es, ha sido y será, el movil ó causa de tan absurdo procedimiento: he dicho la envidia sin riesgo de equivocarme y voy á demostrarlo.

La Corporacion de marina ha descollado en varios ramos del saber.

Nadie puede negar que enmedio de las tinieblas en que la nacion ha vivido por tantos años, han sido muy pocos por no decir ningunos, los Cuerpos que han podido progresar en las ciencias abstractas, pues el que mas, harto ha hecho con conservar lo poco que supo algun dia, y sea esto dicho sin agravio de ninguno. Una verdad tan clara solo se comprueba con los tratados cientificos que debieron haber dado á luz y no han dado, y con los descubrimientos practicos que debieron hacer y no han hecho, sin que de esto sean culpables las mismas corporaciones, y sí los malos sistemas no conocidos por el Gobierno que felizmente pudo grabar su época en la eternidad de los tiempos. No sucedió asi á la Marina por fortuna suya ó sea por lo que quiera, pues en medio de las tinieblas del error, ya queda sentado la cupo la suerte venturosa de contar entre sus alumnos dignisimos oficiales, que en astronomia, hidrografia, navegacion, mecánica, artilleria, etc. supieron formar y publicar las obras que hoy corren con tanta aceptacion, y que han sido suficientes á demostrar que las ciencias abstractas tenian su mansion en España en el Cuerpo de la Armada. Si esto hubiera quedado solo en teoria, aun podria decirse que era mas una jactancia arrogante que una realidad efectiva, pero fixese por un momento la consideracion en los marinos Españoles y se verán empeñados en largas y penosas navegaciones que, despues de hacer siempre época en la historia de sus viages, han dado lugar al mejor establecimiento hidrográfico que en Europa se ha conocido por sus trabaxos cientificos; en el estudio de la mecánica que ha ocasionado la exquisita construccion de buques que tanto ha engrandecido á la Marina Española entre las demas naciones maritimas; en salir fuera de su elemento peculiar y presentarse en tierra al frente de los enemigos de la Patria con tan buen exito que han fixado la opinion, de que lo mismo manejan el tridente de Neptuno y la Espada de Marte, que el cetro

de Minerva; ¿pues que mas quiere pedir la nacion á su Marina? ¿que mas ha hecho ningun otro Cuerpo? ¿y de quien mas puede y debe esperarse que de este? pues pasemos á examinar la situacion de sus individuos.

Decadencia y miseria en que se halla todo lo que se relaciona con la marina.

Todo aquel que no haya visto los Departamentos y buques, no podrá creer sin repugnancia el mal estado de quanto tiene relacion con la Marina, y aun viendolo, materialmente con dificultad se convencerá de la indiferencia ó desprecio con que se le trata. Cadiz, Ferrol y Cartagena, puntos admirados en otro tiempo por sus soberbios y suntuosos Arsenales en donde brillaban las ciencias y las artes, como se acredita por los muchos y muy buenos y nada vulgares productos del entendimiento humano; en donde se conocian los talentos y en donde España presentaba una idea exacta de su poder y su riqueza, son actualmente en donde con propiedad puede afirmarse que la cruel desolacion y la espantosa miseria han fixado su lúgubre domicilio. Desde los comandantes generales hasta los últimos jornaleros experimentan una suerte igual: del mismo modo perecen de hambre los Gefes mas superiores que los subditos mas infimos: lo mismo se quexa de su desventurada suerte el que ha encanecido sufriendo los rigores de la mar y los riesgos de los combates, que el anciano operario que consumió sus dias en el rudo taller de su exercicio, honrando con su trabajo á una Patria que jamas creyó le abandonára al terminar su existencia; y lo mismo la huerfana y la viuda que perdieron al padre y al marido entre los horrores de un naufragio ó de un combate naval; que la muger casada que tiene á su marido al frente de los enemigos ó arrostrando los peligros de la mar: todos, Serenisimo Señor, perecen y todos claman por que se tenga con ellos la justa consideracion á que son acreedores: no hay uno cuyo semblante no manifieste el *hambre que lo devora*, y que de no ser socorrido vá precisamente á ser victima de la miseria en que le ha constituido la falta absoluta de pagas: para evitar, pues, que asi suceda no se vé otro medio que satisfacer puntualmente los sueldos, que en cada Departamento ascienden sobre poco mas ó menos á 800∞ rrs.: de otro modo no hay que pensar en que el tra-

No hay un solo individuo de la Corporacion que no manifieste en su semblante el hambre que lo devora.

bajo luzca, ni en que el individuo mire con gusto las obligaciones que le impone su destino. Pero ¿que mucho que esto suceda en los Departamentos; quando sufren igual desgracia los beneméritos individuos de las fuerzas sutiles, los que á toda costa han trabajado noche y dia por la defensa de la Isla y Cadiz, sin que hayan dado la menor señal de disgusto á pesar de que, sobre adeudarseles un año de sus goces, hasta la leña les ha faltado para condimentar la racion? El entendimiento se ofusca y la lengua enmudece al considerar como estos hombres, á quienes se debe en gran parte la libertad de la Isla y Cadiz, han sido tratados con tanto abandono, pues es bien cierto que á no haber habido fuerzas sutiles el enemigo habria invadido, bien á pesar nuestro, el territorio que pisamos, sin que hubiera bastado á contenerlo todo el poder del Egército que lo guarnecia.

Y sin embargo á ella se debe la defensa de la Isla y de Cádiz.

Dolorosos son en todos tiempos semejantes trabajos; pero mas lo son aun, quando los ocasiona, *mas que las circunstancias, la falta de igualdad en las consideraciones* que cada uno se merece, no por su clase, sino por sus méritos y servicios. La Marina de las fuerzas sutiles ha bebido hasta las hezes de la amargura y su sufrimiento no ha desmentido jamas la buena opinion de que siempre ha gozado: acaba de mandarse el desarme general de los buques y no se ha oido una quexa, porque no se trata de pagar algo de los doce meses que se adeudan, antes al contrario estoy bien convencido de que, si mañana es menester echar mano de los mismos individuos para qualquiera empresa arriesgada, no habrá uno que se excuse ni que dexe de sacrificarse del mismo modo que tienen de costumbre; ¿y por ventura almas de este temple se encuentran con abundancia? Plugiera al cielo que asi fuera.

Existe una injusta desigualdad en los pagos respecto á las demás clases.

Que el Egército haya sido preferible á la Marina en general merece alguna disculpa, por que al fin se ocupaba en un servicio del mayor interés, pero que lo hayan sido los empleados de varias clases, para quienes no ha habido escaseces ni apuros, es cosa que desalienta y abate al que con ojos imparciables reflexiona sobre tan injusta desigualdad. ¿Que razon hay para que cobre su paga mensualmente un Intendente de exér-

Los oficinistas son religiosamente pagados, y á los Generales de la Armada se les deben 83 meses de sus sueldos.

cito, un Administrador de rentas, y le falte por 33 meses á un Capitan General de Departamento, á un anciano General y á tantos beneméritos Oficiales, que no han gozado ni gozan de otro patrimonio que sus sueldos? ¿Pues que deberá decirse de tantos oficinistas de todas clases, que lexos de sufrir el menor gravamen, ni atraso en sus haberes *se presentan hasta con luxo, al mismo tiempo que los oficiales de Marina con mas años de buenos servicios que aquellos de edad, no tienen que comer, ni sus familias, y se ven en el duro caso de perecer, como ha sucedido* (1) *ó de pedir una limosna, qual con asombro de los buenos se experimenta en el dia en los tres Departamentos y tengo repetido diferentes veces á V. A.?* ¿A que tribunal, á que autoridad no llegarán los de Cartágena á exponer su lamentable situacion, aumentada infinitamente por la catastrofe de cuatro epidemias, que para siempre los han arruinado, que no hieran los oidos de los jueces mas indiferentes, y no quebranten el corazon de los hombres menos compasivos? En verdad Serenisimo Señor, que la sola idea de tantos males aflige sobradamente mi espiritu y me conduce á un forzoso abatimiento al considerarme á la cabeza de un Cuerpo tan benemérito, como desgraciado. Dos años hace que me encargué del Ministerio, y otro tanto hace que no he dejado de clamar en alivio de tantos infelices. Testigos son los anteriores Regentes, testigo V. A. y hasta las mismas Córtes que no pocas veces han oido de mi boca en publico y en secreto la pintura mas triste, pero verdadera del Estado de la Marina Española; y nada ha sido suficiente á mejorar su suerte: yo he reformado gastos en quanto he conocido que no eran incompatibles con el mejor servicio; yo he descendido á enterarme de ciertos pormenores de tal pequeñez, que mas eran y son de la atribucion y encargo de un subalterno que no de mi empleo, creado para manejar asuntos grandes y de consecuencias; en mi época se han establecido los Mayores generales de Marina en los Egércitos, con un com-

Los continuos clamores del ministro no han bastado á mejorar la suerte de la Corporacion.

---

(1) Y como habia de continuar sucediendo. Véase el documento que sigue á este discurso.

petente número de subalternos de varias clases con el doble objeto de minorar las consignaciones de los Departamentos, y de que la Patria se utilice de unos individuos, que por sus conocimientos y agilidad deben emplearse al frente del enemigo, que no que existan pasivos en sus casas. Con el propio fin de minorar gastos se ha mandado ya que á los que de las clases de Capitanes de Fragata, de Navio y de Brigadieres quieran navegar en buques particulares se les concederá permiso para ello. A instancias mias se ha mandado abrir el curso de estudios mayores en los tres Departamentos para que los Guardias-Marinas mas sobresalientes se apliquen á estos trabajos, á fin de que sin gravamen del Erario haya mañana, como hubo en otro tiempo, un plantel de excelentes oficiales propiamente cientificos, que poder dedicar á qualquiera de los muchisimos ramos y atenciones que constituyen el todo de la Armada naval.

Ha verificado todas las economias posibles.

En los Cuerpos de brigadas se han restablecido tambien las escuelas de Jóvenes de quienes, segun la experiencia, se puede y debe esperar que salgan individuos muy apreciables en ésta arma que con razon se considera la principal de la Marina, y aunque esta providencia no es, al parecer de economia, lo es mucho si se compara el poco costo que se aumenta, con los beneficios que un dia obtendrá la Nacion de tales escuelas en la crecida porcion de hombres que lo mismo honrarán á la Patria en la Marina, que en los establecimientos de Ynstruccion pública, qual ya se ha visto. El mismo espíritu de economía ha guiado á V. A. á mandar sean colocados fuera de la Marina los Oficiales del Cuerpo general y Ministerio que lo soliciten, con tal de que reunan las cualidades que se han prefijado, y ya lo han sido varios; pero no puedo menos que hacer presente que, si bien es justo premiar asi á unos individuos que tan acreedores son por todos respectos ya que en su carrera no les es dable adelantar, tal vez en el dia de mañana si se continua esta desmembracion, no tendrá la Marina de quien valerse cuando se trate de restablecerla como precisamente debe suceder: por lo mismo me parece no seria superfluo antes bien muy oportuno mandar que si algun dia nece-

Colocacion fuera de la marina á todos los oficiales que lo necesiten, ya que en su carrera perecen de hambre.

sita la Marina Española de quantos son ahora colocados fuera de ella, los pueda reclamar para que contribuyan á su fomento y prosperidad, en cambio de lo que deben á esta misma Marina que los ha enseñado y formado hasta el punto en que hoy se les vé.

Tiene propuesta la creacion de una Junta de Almirantazgo.

Tengo propuesto igualmente el establecimiento de una Junta de Marina, Consejo, Almirantazgo, ó llamarse como quiera (cuya decision está pendiente de S. M.) confiado en que este era el modo de sostener la Marina, de mejorar y simplificar su sistema, de consolidarla y libertarla á la manera que lo está la Inglesa, de los tiros y asechanzas de la intriga y de la envidia; mas todo esto será en vano si á la Marina no se dan auxilios, pues tanto como se esfuerce el que esté á su cabeza en reparar algo ó lo mucho que hay arruinado otro tanto se iria deteriorando mas y mas el edificio, hasta el punto de amenazar un riesgo evidentemente conocido é irreparable.

Si no se considera á la marina como corresponde y es justo, que acabe por anularse el ramo, comenzando por el alto puesto del ministro que suscribe.

En este duro conflicto faltaria yo á la confianza que V. A. ha depositado en mí, sino le hablara con la claridad y verdad propias de mi caracter y conformes con la responsabilidad en que estoy constituido; y *desengañese V. A. que en la absoluta precision de que la España tenga Marina, es de toda necesidad mirarla y tratarla como corresponde ó de una vez extinguirla aboliendo el Ministerio de mi cargo y despidiendo á quantos pertenecen á este cuerpo, empezando por mi, y sepa todo el mundo que no hay Arsenales; y que no navegan los buques por que el Erario no puede sostener semejante gasto;* estará mas en el órden que no salgan á la mar los Navíos, Fragatas, y las demas embarcaciones sin gente, sin pertrechos, con los cascos podridos y *los comandantes y oficiales comprometidos con el público que los observa creyendo que navegan como corresponde.* Entonces conocerá la nacion que mas que en los Ejércitos debe librar en su Marina la independencia que apetece, y tal vez, tal vez se decidirá en su favor la opinion pública, mucho mas si se tiene presente que en el dia estamos sufriendo la piratería de los Argelinos, quienes con una Marina despreciable se han atrevido á insultar al pabellon Español á la boca de un Departamento, causando á nuestro comercio unos perjuicios crecidísimos, pero ojalá no

sea tarde el desengaño, y en vez de restablecerla no suceda el que se hagan gastos exorbitantes sin que produzcan el beneficio á que se aspira, porque debe tenerse entendido que así como no es extremadamente dificil restablecer una marina sobre cimientos que existen y se conocen, lo es, y obra de muchos años, el levantarla de la nada, y mucho mas en medio del atraso que entre nosotros experimentan las ciencias y las artes con respecto á lo adelantadas que estan en las demas naciones de Europa.

Hace algun tiempo que tenia preparada esta exposicion para leerla á V. A., y si no lo he verificado no ha sido por otro motivo, que por parecerme que mudado el aspecto de la Guerra por los felices acontecimientos vistos hasta ahora, tal vez seria mejorada de algun modo la suerte de la Marina, pero frustradas mis lisonjeras y fundadas esperanzas, no he podido retardar por mas tiempo el poner á la consideracion de V. A. quanto dexo expresado, para que se sirva resolver lo que fuere mas conveniente; en la inteligencia de que no me conduce otro objeto que el bien de la Patria, por quien tanto me intereso como verdadero Español.=20 de Octubre de 1812.= Serenisimo Señor.=José Vazquez Figueroa.»

Veamos en la siguiente Real órden la sensacion que produjeran las palabras del ministro, el remedio que tuvo la injusta desigualdad de que era víctima la Corporacion, el comportamiento de sus individuos en tales circunstancias, y por último, si amenguó el desden hácia un ramo tan importante, debiendo recordar que lo consignado en el documento acontecia en el año de 1816, ó sea cuatro despues de pronunciado el discurso que se acaba de trascribir.

Real órden de 19 de Abril de 1816, para que se observe respecto á los individuos de marina la más estricta y rigorosá igualdad en los pagos con las demás corporaciones y clases de la Nacion.

El Capitan general de Ferrol participa el fallecimiento por inanicion de varios oficiales de la Armada.

« Excmo. Sr.=Con fecha 10 de este mes me dice el Capitan General del Departamento del Ferrol lo que sigue: En la mañana del 7, falleció el Teniente de Navío D. José Lavadores de extenuacion, en virtud de continuada escasez y hambre, de lo que ha sido testigo todo el Departamento, ademas del parte oficial del Mayor General que incluyo. Al mismo origen se debió la muerte del Capitan de Fragata D. Pedro Quevedo, de que dias pasados di parte á V. E.; antes de ayer murió desnudo y hambriento un oficial del Ministerio, y se hallan procsimos á lo mismo postrados en paja un Capitan de Navío, dos de fragata, un Comisario y otros muchos de las mas clases, que me es doloroso recordar por no afligir demasiado el animo de S. M., al que si lo tiene á bien se dignará V. E. hacerlo presente. Por el parte citado, y por cuanto presencio, podrá repetir á S. M. que no tiene individuos y oficiales mas leales; primero pereceran todos y yo, que dexar de llenar nuestro deber, y aun espirando bendecirémos al Rey N. S.=El parte del Mayor General dice así: Ayer solicitó por segunda persona su baxa para el Hospital el Teniente de Navío, D. José de Lavadores, y á las 8 de esta mañana fuí avisado que dicho oficial acababa de morir repentinamente; fuí á su casa, y encontrándole cadáver me informé de la gente de ella si habia confesado, si habia entrado médico á asistirle, y todo lo demas que hubiese ocurrido en su indisposicion; y se me aseguró que él expresado D. José de Lavadores no se quexaba de indisposicion alguna, y por consiguiente no habia entrado médico ni confesor; que solo se le notaba gran debilidad de resultas de la miseria en que vivia, y últimamente que su fallecimiento lo atribuian al hambre, por que habia agotado todos sus recursos para vivir. Con efecto así se comprueba, pues no tiene camisa, ninguna prenda de uniforme, ni cosa de valor conocido, hallandose envuelto en una manta vieja; por lo que he

dispuesto se amortaje con el habito de Nuestro Padre San Francisco.—Este pobre oficial estuvo haciendo su servicio cubierto con una levita andrajosa hasta dos dias antes de su fallecimiento, segun aviso que me ha dado el Comandante del Arsenal, á cuyas órdenes servia.—Y S. M. á quien he leido original la carta del Capitan General, y el parte á este del Mayor General del Departamento del Ferrol, ha quedado penetrado de dolor, mandandome lo traslade todo á V. E. para que se sirva decirme cuándo llegará el dia que por humanidad, cuando no sea por justicia, se distribuya con igualdad entre todos los servidores del Rey lo que haya ó tenga el Erário, sea mucho ó poco, y no se esté viendo satisfechos á los empleados de Rentas y en otros ramos, y espirando abandonados á los benemeritos, leales y dignisimos individuos de Marina que parece son vasallos de otro Monarca, segun la diferente atencion que se les presta por parte de los distribuidores de los fondos del Estado. Conmovido, pues, el Rey al mas alto grado que es posible y natural en un corazon benéfico y lleno de sensibilidad, ha tenido á bien resolver que por ninguna razon siga adelante un desórden tan escandaloso, y que se circulen órdenes por ese Ministerio del cargo de V. E., para que se observen rigorosisimamente las de S. M.; en cuanto á la igualdad de pagos de los individuos de Marina con los demas empleados del Estado: esto es, que si á los primeros no se puede dar mensualmente sino una mitad, un tercio ó un quarto de paga, no perciba mas respectivamente el Intendente, el Administrador, ni ningun otro empleado, de suerte que sean todos atendidos igualmente segun las circunstancias, y no se vea ya vivir los unos á costa de ser víctimas los otros. Tambien ha mandado S. M. que V. E. le lea al pie de la letra esta su soberana resolucion á fin de hacerle las demas prevenciones que tenga por conveniente. De Real órden lo digo á V. E para su cumplimiento, y ruego á Dios guarde etc. Palacio 19 de Abril de 1816. (1)—Sr. Secretario del despacho de Hacienda.

Satisfechos los empleados de rentas, y espirando abandonados los individuos de Marina.

El corazon benéfico y lleno de sensibilidad del Rey se conmueve en el más alto grado.

---

(1) Fué inserta de la propia Real órden, en el Estado general de la Armada de 1817, pág. 50.

Veamos si despues de esto llegó á obtener la marina la igualdad de pagos que se decretaba en 1816.

El Excmo. Sr. D. José Vazquez Figueroa, en la época de su tercer ministerio, ordenó á las primeras autoridades de Marina que le manifestaran el verdadero estado de los Departamentos (18 de Enero de 1834); y hé aquí algunos trozos de los oficios de contestacion:

Del Excmo. Sr. Capitan General del Departamento de Cádiz, D. José de Quevedo, al ministro de Marina.

« En obediencia de la soberana resolucion que V. E. se sirve » comunicarme, etc., etc. . . . . . tengo el honor de exponer » á V. E. lo que sigue:=El deplorable estado á que se han re- » ducido todos los ramos de la Marina Real, en fuerza de la » indiferencia y aun desprecio experimentado, desatendiendo- » los de una manera que no pudo imaginarse, ofrece un cua- » dro verdaderamente luctuoso para los que conocen la im- » portancia, que lamentan una y mas veces la economía ne- » gativa que se ha observado en su conservacion, ya que no » se quisiese su fomento, y los medios de destruccion con que » el genio maléfico de las Españas auxiliaba nuestra incuria é » imprevision.=La absoluta escasez del Real Erario con que » cubrir estas atenciones del primer orden, para el engrande- » cimiento y sosten de nuestra patria, ha sido constantemente » la satisfaccion á las repetidas, enérgicas manifestaciones de » los Gefes de este Departamento, en los momentos mismos en » que se arbitraban con profusion estupendos fondos para la » creacion y entretenimiento de otras atenciones secundarias, » insignificantes y aun peligrosas, que nunca, jamas pudieran » proporcionar á la España, la riqueza, consideracion y demas » ventajas, que una marina militar cual correspondiese á su » necesidad y posibilidades. Asi ha sido, que toda nuestra ma- » rina ha caminado velozmente á su conclusion.»

El Capitan general del Departamento de Cádiz expone la indiferencia y áun desprecio en que se tenia á los marinos.

Sigue exponiendo los males que se tocaban y el remedio que en su sentir tendria, siendo la primera base

de su aplicacion el cumplimiento en los pagos personales, por cuyo motivo incluye una relacion de deudas desde 1.° de Mayo de 1828 hasta fin de Enero de 1834, importante en su totalidad 7.575.951 rs. vn., sin comprender los pagos de preferencia, ni los goces de las dotaciones de buques que á la sazon se hallaban ausentes del Departamento.

Del comandante general del apostadero del Ferrol, D. Roque Gurucota.

Miserable situacion de la marina, expuesta por la primera autoridad del Departamento de Cartagena.

«Solo por el abandono, en que hace años se tiene á la Ma» rina, ha podido llegar á la miserable situacion en que se » halla, y este abandono, fuerza es decirlo, no lo creo solo » efecto de la penuria del erario, cuando este ha cubierto tan » religiosamente las demas atenciones del Estado; ha sido sí » en parte, una consecuencia precisa del *poco ó ningun espíritu » marino de la nacion y de la poca ó ninguna importancia que el » Gobierno ha dado*, en estos últimos tiempos á la fuerza naval, » por mas que en escritos se haya manifestado otra cosa, etc.» (5 Abril 1834.)

Del intendente ministro principal del departamento del Ferrol.

Espantosa miseria de los individuos de marina por la falta de pagas en el periodo de 10 años.

«La espantosa miseria que sufrieron los individuos de la » Marina por la falta de sus pagas, en el periodo de 10 años » contados desde el año de 1809 hasta el de 1818, ambos in» clusive, obligó á muchos oficiales del Ministerio, á bus» car un asilo contra los terribles efectos de la indigencia » que los agoviaba en destinos extraños de la carrera, pa» sando á prestar sus servicios á las oficinas militares de esta » Provincia, á la de los ejércitos que estaban en campaña, » con motivo de la guerra de la Independencia, y á las de » Rentas; y los Gefes no pudieron oponerse á este recurso » tan natural sin faltar á los sentimientos de humanidad y de » compasion que reclamaba la triste situacion de sus subordi» nados, á pesar de la suma falta que hacian en las dependen-

»cias de la Marina, donde se resentia ya notablemente la »escasez de individuos, *pues los atrasos se iban aumentando con»siderablemente, sobre los que ya existian desde antes del año »de* 1803; y la misma superioridad condescendió con esta es»pecie de deserciones, si asi se pueden llamar, sin duda por »las mismas consideraciones: de manera que no habia oficina »de Ejército, de Real Hacienda, de Juntas Provinciales y de »otros establecimientos del Gobierno en este Reino de Gali»cia, donde no hubiese algun oficial del Ministerio, y para »donde eran buscados con preferencia á otros por su notoria »suficiencia, y muy apreciados de sus Gefes por los útiles »servicios que prestaban; y se tenia por muy dichoso el que »lograba una colocacion semejante aunque fuese de *último »amanuense* en cualquiera oficina, *por no perecer de hambre en »el Departamento como sucedió con algunos.* Los que no tuvieron »esta buena suerte y quedaron en el Departamento, que por »supuesto fué el mayor número, no solamente sufrieron el »peso de los trabajos de la Contaduría principal y demas de»pendencias, sino lo que es peor, el *rigor de las necesidades, »consiguientes á la falta de sus sueldos;* y es facil de conocer la »utilidad que podrian prestar al servicio, á pesar de sus bue»nos deseos, unos hombres destituidos de *todo humano recurso »para su manutencion y la de sus familias.* Se puede decir que »en lo general era en aquella calamitosa época el Ministerio »de este Departamento *una corporacion de mendigos.* Y era tal »el horror con que miraban la vuelta á la Marina los que se »hallaban en las diferentes oficinas de fuera de ella por la mi»seria en que veian iban á sumirse indefectiblemente, que »habiendo cesado la guerra de la Independencia, y de consi»guiente el motivo porque habian sido llamados á aquellos »destinos, y exigiendo imperiosamente su restitucion al De»partamento el deplorable estado de los negocios de la Conta»duría principal, no fué posible conseguir que lo verificasen, »sino muy pocos, á pesar de las reiteradas reclamaciones que »se hacian por la Intendencia, y de las órdenes expresas de »la superioridad expedidas al mismo efecto: en términos que »hubo algunos que por no verse envueltos aqui en las nece-

La marina, corporacion de mendigos.

» sidades en que veian sumergidos á sus compañeros, llega-» ron á renunciar de sus ascensos que les pertenecian en la » carrera, etc. etc.»

Del comandante general del apostadero de Cartagena, D. Alejo Gutierrez de Rubalcaba.

«El crecido número de gente de mar, con que se contaba » en otros tiempos, y que formaba una de las bases mas esen-» ciales de la marina de guerra, se halla notablemente dismi-» nuido.

» Muchas calamidades producidas por causas inevitables que » se han ido sucediendo ó reemplazando unas á otras, y algu-» nas que han podido evitarse, entre estas mas que todas, la » certeza del *abandono y miseria que parecen como vinculados en la* » *marinería que pasa al servicio* y que tanto y tan directamente » trasciende á sus desgraciadas familias, han concluido con la » de los buques de guerra, y se ha marchitado aquella pre-» ciosa planta sin cuyo esmerado y cuidadoso cultivo, en vano » es el deseo de tener Marina.

Abandono y miseria, vinculados en la marina.

» Nunca podrá haber gente de mar gustosa, ni en compe-» tente número, ínterin no se cumplan con el matriculado los » pactos establecidos en la ordenanza del ramo. Debiéndose » advertir, que la mayor parte de las gracias y franquicias » concedidas á dicha Corporacion despues del establecimiento » de la ordenanza referida, lejos con mucho de haber produ-» cido el efecto de la idea que se pretendia, parece que solo » han servido para aumentar escandalosamente los muchos » abusos y faltas que ya se notaban *por la inobservancia de* » *ellas.*

» Entre ellas, las que permiten á los matriculados el que » puedan inscribirse para el servicio del Cuerpo de Carabine-» ros de Costas y Fronteras, por lo preceptuado en Reales ór-» denes de 6 y 28 de Junio de 1831, son las que han comple-» tado el disgusto y oposicion con que ya hace mucho tiempo » pasaban aquellos á el servicio de la Marina Real; cuando no » podian poner en práctica alguno de los muchos medios ó » arbitrios muy comunmente usados para evadirse de pasar

»á campaña; pues esperimentando en el expresado nuevo »Cuerpo, que á una vida menos incómoda y mas libre en »cierto modo, unen la primordial ventaja de *cobrar sagrada-»mente el haber* que se les tiene señalado (1), recuerdan y miran »consiguientemente con mas horror, la miseria y desespe-»rada situacion en que se les tiene abordo de los buques de »guerra, etc. etc.»

Más adelante dice:

«Resta solo añadir consiguiente á el contexto del mismo »Real mandato, que en los males que se han indicado, estan »suficientemente señaladas las primordiales causas de donde »han podido dimanar, siéndoles consiguientes los remedios »que podrian aplicárseles. El mas eficaz de todos y el mas »esencial, seria que se *cumpliese sagradamente lo pactado entre »el servidor y la nacion* á quien sirve; cesando para siempre la »terrible y desesperada situacion, *de ser los únicos servidores no »pagados*, como lo son exactamente todos los que dependen »de los demas ramos del Estado, ni aun en el caso de tener »estos sobrantes, como ya se ha verificado, y haciendo ade-»mas todo lo posible, para que se logre el cobro y justisimo »reintegro de la deuda personal contraida desde 1.° de Mayo »de 1828, que asciende en este apostadero en fin de Enero »último á la cantidad de cuatro millones, ochocientos sesenta »y nueve mil nuevecientos cuarenta y nueve reales y catorce »maravedises vellon,» etc. (Cartagena 18 Febrero 1834.)

Los marinos, únicos servidores no pagados.

Del ministro principal del apostadero de Cartagena.

«Con la guerra de la Independencia, se atrajo la atencion »hacia las campañas de tierra que entonces eran exigentísi-»mas, porque el conquistador de la Europa nos puso en esta

(1) ¡El marinero que servia en otro ramo del Estado percibia religiosamente sus haberes, al paso que en marina no cobraba un maravedí! ¡cómo habia de ingresar ninguno en el ramo del *hambre!!*.....

»precision, y hasta los mejores y mas acreditados marinos »corrieron presurosos á prestar sus esfuerzos en defensa de »su Rey y de su patria; no llamando demasiado la atencion »nuestros mares porque nos los guardaban los Británicos.

»Sin embargo, el olvido de la marina de guerra en aquella »época, pudrió el resto de nuestros bageles, y agotados nues»tros arsenales, cuando se trató de volver á hacer armamen»tos, ya no se encontraron mas que tristes restos de la ante»rior opulencia. Desde entonces no ha levantado cabeza esta »preciosa y necesaria porcion del Estado, y todos cuantos »aprestos ha hecho en lo sucesivo, han sido á costa de infini»tos sacrificios. No bastaba este solo ataque: era necesario »que llevase nuevos golpes y si cabe, mas terribles.

Cortes de cuentas que duraban cinco años.

»El pago de sus individuos ha corrido la mayor tormenta. »Cinco veces ó sean cinco épocas enumera de asombrosos atra»sos. *En fin de Diciembre de 1814 un corte de cuentas: otro de lo »vencido, desde 1.° de Enero de 1815, hasta 7 de Marzo de 1820,* »cuyos dos tiempos se han satisfecho en papel sin ningun »crédito. Desde dicho último dia hasta el del reconocimiento »del legítimo Gobierno de S. M. se ignora de qué modo han »de ser satisfechos los crecidos alcances de los empleados. »Tampoco se sabe en qué términos se han de percibir los »vencimientos desde el citado reconocimiento hasta fin de »Abril de 1828; y lo que es aun mas terrible, que la deuda »correspondiente á desde 1.° de Mayo siguiente hasta el pre»sente, que corre para trece meses, igualmente se halla en »descubierto, etc.»

«*La marinería si fuese pagada corrientemente*, ó se le enterasen »sus créditos á su despido: todavia asistiria con mas puntua»lidad y se alistaria en la matrícula con mayor extension, etc.»

Del brigadier de la armada Sr. D. Casimiro Vigodet, en la Memoria que de Real órden se le encomendó.

«Cuarenta años hace que no ha cesado la España de sufrir »descalabros, que con la guerra desastrosa de las Américas, »su emancipacion y las vicisitudes desgraciadas de la Penín»sula desde el año de 8, la anonadaron, y con ellas, el comer-

» cio y la navegacion mercante tuvieron pérdidas tan conside-
» rables, que han paralizado la accion de aquel de un modo
» tal que no puede dar vitalidad á la segunda. Por una conse-
» cuencia precisa la marina militar que no puede existir sin
» aquellas, por que forman una de las principales partes de
» su base, se ha resentido considerablemente y el abandono
» en que ha caido la puso al borde del precipicio; arruinán-
» dose tambien á la par de ella el tráfico de cabotage que en
» mucha parte se sostenia con la actividad de los astilleros: y
» por todo este conjunto de circunstancias la *poblacion marina*
» *ó sean las matrículas*, que esclusivamente se alimentan con
» aquellos ramos y el de la pesquería que tenemos en harto
» abandono, decayó notablemente, pues puede reputársele
» sumida en la miseria resintiéndose tambien la agricultura y
» las artes en la parte aplicable á la Marina por la disminucion
» de consumos, de obras y la paralizacion de las fábricas que
» sostenia la actividad de aquella, etc. »

Sigue la miseria.

Al examinar las bases sobre que debiera establecerse la restauracion de la marina, dice en uno de los preceptos:

« Que se le auxilie con cuanto necesita en la personal y ma-
» terial; sin cuya circunstancia escusado será en todo tiempo
» pensar en que podrá haber Marina, y *locura concebir la idea*
» *de que pueda dar resultados ventajosos ningun sistema que se*
» *quiera plantear bajo los auspicios de la miseria, que lleva en pos*
» *de sí el desorden.* » (1).

No hay sistema posible desatendiéndose al personal.

Más adelante, demostrando la celosa aplicacion del gobierno inglés hácia el fomento de artes, ciencias, industrias y de todo lo que en primer término tiene relacion con la marina, y la incuria que sobre este punto habia entre nosotros, dice estas notables palabras:

(1) Suplicamos al lector que tenga muy presentes estas palabras de una respetabilísima autoridad que ha alcanzado el puesto más eminente de la milicia, merced á setenta años de relevantes servicios.

« En este abandono veo yo la manifestacion mas clara de que ni » el Gobierno ni el pueblo español fueron en ningun tiempo esencial- » mente marinos. » (1).

Del brigadier de la Armada Sr. D. Alonso de la Riva, en la Memoria que sobre el asunto le fué encomendada de órden superior.

« Empezó á ser menos abundante el numerario y la marina » militar á decaer, la que habiendo empezado lentamente á » principios del siglo pasado, se aumentó con eficacia y acti- » vidad á mediados de él y llegó como llevamos dicho, á su » mayor grado de elevacion á fines del mismo, esto es, en el » año de 1796, en el que contaba entonces la nacion 76 navíos » y 52 fragatas, 10 corbetas, 16 urcas, 9 jabeques, 43 bergan- » tines, 10 goletas, 4 galeras, 2 galeones y 77 entre lanchas » cañoneras, bombardas y otros buques menores; cuyo total » componia 311 embarcaciones de guerra: pero *ya como dos » años antes habia empezado su decadencia* (2) y no se pensó en » sostenerla, ya sea porque no habia, ó no se queria gastar el » caudal que era necesario, y como siguió progresando la es- » casez de numerario con las repetidas vicisitudes de la nacion; » así á la par fué decayendo el Comercio, y como su conse- » cuente la marina militar, quedándonos por esta causa con » *un crecido número de oficialidad de la Armada* (3), de Ingenie- » ros, de Ministerio, de Pilotos y de las demas corporaciones » de ella; que en el dia la mayor parte, entre la senectud y » ancianidad sufren los males de los bordes del sepulcro y gi- » men los pesares de la miseria. Llegaron á emanciparse las » Américas, y con ellas se arruinó del todo el Comercio y pe-

---

(1) Al demostrar esta aseveracion en los quince títulos anteriores, no habíamos aún hojeado el T. 22 de los MM. SS. de V. Figueroa, donde se insertan las palabras notables que aparecen en el texto. Despues de leidas, ¿qué apoyo mejor podria buscarse que la autoridad de la elevada persona que treinta años há exponia de oficio aquel aserto?

(2) Recuérdese esta frase.

(3) Hé aquí una de las razones del 4.° considerando de la Real órden expuesta en la pág. 228.

» reció enteramente la marina; y como la falta de pagos en» gendra la pobreza (que es el peor escudo de las virtudes), y » esta el abatimiento; y el que se vé abatido, se desmaya y » pierde los resortes de su energía y dice en su interior á todo: » *poco importa: nada se me da, porque nada espero;* así la ma» rina cayó en una paralisis mortal. Por esta razon sabia» mente el Estatuto Real en su alta penetracion, separa de » ocupar un lugar en los estamentos al que nada tiene. En fin, » baste decir por compendio, que desde el año 1815 hasta fin » de Octubre del año pasado se debian á la Marina **105** *meses,* » y desde 1.° de Mayo de 1828, en que á todo el mundo se le » pagó fielmente, *á la Marina se le deben cerca de* **14** *meses;* » cuando á los asentistas se les ha pagado al respectivo todos » sus créditos, como si fuesen mas sagrados estos que los de » aquellos infelices. Ahora bien, faltando el sustento al cuerpo, » ¿cuál estará el alma? Faltando á lo personal de la Marina, » ¿cuál estará lo material de ella? Bien se deja conocer sin » que nada tengamos que expresar. »

Ciento cinco meses de deuda al personal de marina de 1815 á 1833, y catorce en unos dos años, mientras què á todo el mundo se pagó fácilmente.

Sigue exponiendo los tristes resultados de esta miseria, entre los cuales ocupa lugar preferente la economía recomendada por el gobierno una y otra vez, hasta que tantas repeticiones la hicieron degenerar en miseria, y continúa:

« Si aquella merece un homenage respetuoso, esta una se» vera reprehension ó castigo. Así es que no se pinta un bu» que cuando lo necesita para su conservacion exterior ó inte» rior, por economía. No se hace egercicio de fuego, aunque » sea preciso para estar experto en un combate, á fin de no » gastar pólvora, por economía. No se reemplaza á su debido » tiempo, con perjuicio del servicio, por economía. No se tiene » academia de Guardias marinas, aunque sea precisa para ci» mentar el espíritu militar, la noble emulacion, y el amor al » servicio, por economía. Se extingue el Cuerpo de Ingenieros » é Hidráulicos, por economía, y se crea el de Constructores » como si en toda facultad, no fuese tan necesaria la teoría

» como la práctica, y como si á la institucion de aquellos no » pudiese prefijarse la comprension precisa de ambas partes. » Los pocos buques armados que hay se estan en puerto, con» sumiendo víveres y devengando sueldos, pudiendo estar » cruzando á la boca del puerto, ejercitándose en la pericia » marinera y militar de su profesion hasta que fueran comi» sionados; pero por evitar los gastos del uso del aparejo ó de » alguna ligera avería que se compensaria con el ahorro de » cables é instruccion que se adquiriria, no se verifica por » economía. Baste por fin decir, que se ha llegado á consultar » si se podria hacer el gasto de una libra de velas, y de sebo, » para el reconocimiento de un pañol de pólvora. »

Se consultó si deberia hacerse el gasto de UNA LIBRA DE VELAS DE SEBO.

Al hablar de los arsenales, dice:

« Estos en el dia no son mas que un patrimonio de los asen» tistas, pues si algo encierran, casi en total pertenece á ellos; » porque lo demas se puede reducir á algunos efectos que el » tiempo no ha podido acabar, como son cañones viejos y an» clas: pues por lo que respecta á repuestos ó acopios de ma» dera curada ó por curar, nada hay se puede decir, siendo la » primera tan necesaria para construcciones y carenas: y solo » acaso los restos de algun buque desguazado, que por no » poderlo carenar á tiempo se pudrió; y al fin fué preciso des» guazarle sin haber quien lo comprara; y así, la única ma» dera buena ó mala que hay en ellos, pertenece á los asentis» tas. Los almacenes si algo contienen es algunas exclusiones » antiguas invendibles, ó modernas de los pocos buques que » hay armados. En los obradores si algo se trabaja es por » cuenta de los asentistas. Los diques, obras de tanto costo, » todos necesitan de composicion y reparo. Las naves de ar» boladura para la conservacion de estas, yacen casi todas por » el suelo. Los almacenes y demas edificios, poco mas ó me» nos se hallan en el mismo estado, excepto alguno que otro » que se ha procurado reparar para la conservacion de alguna » poca jarcia ó velamen que pudiera haber. Los caños de la » Carraca, sin limpiar hace años, cada dia estan con mas

» fango, habiéndose echado á perder la draga de vapor que se » habia comprado para limpiarlos; pues el ponton y ganguiles » para el efecto creemos que no se hallen en estado de poder » verificarlo; y así es que á un navío para entrar en el dique » le es preciso antes alijar, etc., etc.»

Deplorando las órdenes del gobierno para que los gastos de la consignacion del personal se aplicasen al material, dice:

« Primero debe ser siempre lo personal que lo material, pues » de *poco sirven las jaulas no teniendo pájaros; ó tenerlas con ellos* » *muertos de hambre.* ¿Qué dice D. Antonio Escaño sobre este » punto, en la condicional que precede á su plan de reforma » de la Marina, ya citada? Es el famoso *sine qua non* de la pun- » tual asistencia á lo personal y material para la subsistencia » del edificio; y ¿qué dice la carta 5.ª del náutico ya citado? « *Que tal Brigadier murió en el hospital, que tal Teniente General* » *murió de miseria dejando á deber al montañés* (1) *las subsisten-* » *cias de los últimos seis meses, y que varios Capitanes de Fragata* » *y oficiales estan públicamente pidiendo limosna, y esto debiéndo-* » *seles, tres, cuatro, cinco y hasta siete años de pagas;*» añadiendo, « *que sin pagar á la marina como á los otros ramos, es inútil toda* » *reforma que se quiera hacer;*» y sigue diciendo: « *¿qué puede la* » *nacion ni el Gobierno esperar de hombres tratados así?* »

Muerte de Generales de marina, de miseria, y mendicidad pública de los jefes y oficiales.

« Véase tambien sobre este punto la esposicion á las Cortes » por el Secretario de Estado y del Despacho de Marina en 5 de » Marzo de 1822 en las págs. 67 y 68, los gravísimos males que » la falta de pagos ha ocasionado.

» Lo dicho basta para conocer que la consignacion corres- » pondiente á la parte personal, debe ser un sagrado, como » llevamos mencionado, y que el exacto, fiel y seguro cum- » plimiento en los pagos, es el *primero y principal remedio* para » la cura de los males que agovian la marina.»

---

(1) Creemos útil advertir, que metafóricamente se designa en la baja Andalucía con tal palabra al dueño ó encargado de todo almacen de comestibles y depósitos de vino.

Termina viendo en el sistema de gobierno superior de la marina inglesa las grandes ventajas del Almirantazgo, en los términos que siguen:

«En una palabra, Almirantazgo, cuyo Tribunal Supremo »comparativamente pudiera decirse, que es á la marina como »las Cortes á la nacion, y el que como en Inglaterra reuna »todo el mando superior, económico y judicial de la Armada; »y cual constituye en su plan de reforma (único que consi»deramos debe seguirse) nuestro difunto general D. Antonio »Escaño, y cuyo tribunal compuesto de individuos que re»unan las circunstancias que dejamos enunciadas afiancen el »servicio del Estado, formando un sistema de Marina ilus»trado y científico, cual la España lo ha menester; el que ob»teniendo la Marina Real quede invulnerable á todo ataque »ni brecha, y se trasmita de generacion en generacion sin »mas alteraciones que las que se crean necesarias, no á la »voluntad de uno solo, sino á la unanimidad ó mayoría del »Cuerpo, de los miembros mas ilustres que lo formen, etc.»

Con tales antecedentes dirigió un discurso á las Córtes generales del reino el secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina en sesion pública de 10 de Abril de 1834, donde se pinta fielmente el calamitoso estado de la corporacion y las miserias sufridas por sus más dignos individuos, mientras que se pagaba religiosamente á las demás clases y corporaciones del Estado. Ningun párrafo inserto de este documento notabilísimo, porque no sabria cortar la hilacion del discurso, ni me seria posible dar preferencia á unos sobre otros; y así solamente me concretaré á los estados que en él aparecen sobre las sumas que se adeudaban á la marina en un período limitado.

Departamento de Cádiz.

Nota del descubierto en que se ha quedado la marina en este Departamento en los distintos cortes de cuenta que ha sufrido.

	Pagas que se han quedado adeudando.	Su importe consideradas á 900.000 rs. cada una.
Primer corte de cuentas en fin de Diciembre de 1814..............	43	38.700.000
Segundo id. en fin de Diciembre de 1817........................	19	17.100.000
Tercero id. en 7 de Marzo de 1807.	19	17.100.000
Cuarto id. en 1.º de Octubre 1823..	22	19.800.000
Quinto id. en 1.º de Mayo 1828....	33	27.700.000
		122.400.000

San Fernando 18 de Diciembre de 1833.—Manuel de Ezquerra.—Es copia.—Perales.—Es copia.—Figueroa.

Cartagena.

Nota aproximada del descubierto en que quedó la marina de este apostadero en los cortes de cuentas que se expresan á continuacion, á saber:

	Reales vellon.	
En el fin de Diciembre de 1814, de.........	25.639.714	23
En el de 7 de Marzo de 1820...............	19.829.853	27
En el de fin de Abril de 1828, en el que se halla comprendida la época llamada constitucional................................	17.841.444	29
Total............	63.311.013	11

Asciende el importe total de dicha nota á sesenta y tres millones trescientos once mil trece reales y once mrs. Cartagena 10 de Febrero de 1834.—C. C. P. I.—José María Romero.—Es copia.—Perales.—Es copia.—Figueroa.

Ferrol.

Noticia del total débito á la marina de la comprension de este apostadero en fin del mes actual.

	Reales vellon.
Desde antes del primer corte de cuentas hecho en Junio de 1802 hasta fin de igual mes de 1820...........................	89.194.438
Desde 1.° de Julio siguiente hasta fin de Abril de 1828...........................	32.760.000
Y desde 1.° de Mayo correlativo hasta el dia de la fecha...........................	6.896.907
	128.851.345

Nota. Es impracticable en el dia demostrar en el fin de cada época el crédito de la marina, porque seria preciso ajustar á todos los individuos de ella de la comprension de este apostadero, y esta obra minuciosa y larga requiere mucho tiempo y mas oficiales de los que actualmente dotan las dependencias de esta Contaduría principal. Sentado este principio, me ciño á manifestar en globo, pero con datos aproximados, el total débito en fin del mes actual, ascendente á ciento veinte y ocho millones ochocientos cincuenta y un mil trescientos cuarenta y cinco rs. vn., segun queda demostrado.—Ferrol 31 de Diciembre de 1833.—E. P. I.—Rafael de Frias Uñate.—Es copia.—Perales.—Es copia.—Figueroa.

En resúmen: Ni las representaciones diversas de un ministro de la corona á las Córtes generales del Reino, ni la contricion del Soberano al leer que varios jefes de la Armada habian fallecido de inanicion, unos en el hospital, otros sobre un monton de paja hacinada en las baldosas de un zaquizamí limpio de todo mueble, ni el espectáculo de una corporacion del Estado men-

digando un *pedazo de pan* á compás del *¡hambre!* que era siempre el horrible metrónomo de sus querellas, ni los contínuos lamentos de esta corporacion de mendigos, que por fortuna y timbre de honra no supieron desplegar energía sino para batirse por la patria, remediaron, ántes bien parecian exacerbar, el injusto abandono, la horrorosa miseria, la terrible desigualdad, por no decir menosprecio, en que uno y otro y otro año se les tenía sumidos.

Corramos un velo sobre este cuadro luctuoso que abisma al ánimo en la duda sobre la nacion á que deberian pertenecer los oficiales de la Marina española, y no tratemos de investigar las razones que hubiese para convertir en enjambre de *párias* á una corporacion benemérita del Estado. ¿Qué nos importan motivos que todo el mundo puede ver por alegorías y casos prácticos en las sociedades, en toda reunion de hombres y hasta en el mismo seno de la propia familia? Sólo conviene consignar en este punto que, si el cuerpo de la Armada sufria el rigor de un abandono incalificable, teníase cuidado de igualarlos con los otros servidores de la patria, al exigir donativos para alivio de las cargas públicas, como se comprueba con el oficio siguiente:

Sandez del Gobierno, que parece irritante sarcasmo.

«Excmo. Señor.=En consequencia del oficio de V. E. de 27 de este mes en que me comunica el donativo que S. M. la Reina Gobernadora ha hecho, previniéndome invite á todos los individuos dependientes de mi mando á efecto de que cada uno manifieste la cantidad con que quiera contribuir para los gastos de la guerra que sostènemos contra el Pretendiente; hemos resuelto de comun acuerdo entre los oficiales de la Guerra y mayores, los gefes y ayudantes de constructores é hidráuli-

cos y el Cuerpo de Contramaestres, ceder el medio por ciento todas las clases que gozan hasta 500 reales mensuales; el uno idem hasta el goce de 1.000 reales, y el uno y medio hasta 1.500 del líquido que cada uno percibe por el espacio de seis meses. Y por separado incluyo á V. E. relacion de los de maestranza y demas clases que ceden la cantidad que cada una lleva señalada. Bien podrá ser que llame la atencion pública lo módico de nuestros donativos si se compara con la largueza de algunas otras clases del Estado; pero V. E. que como nosotros tiene el honor y la desgracia de pertenecer á la Marina Real, conoce lo aflictivo de nuestra posicion y la necesidad en que nos pone nuestra propia delicadeza de consignar la causa que nos impide acreditar tambien de este modo nuestro civismo y generosidad. Los oficiales de la armada ni aun á la misma Reina á quien sirven ceden en odio á la usurpacion y tiranía, ni arde en el pecho de S. M. con mas violencia que en el nuestro el deseo de exterminar á los enemigos de sus derechos y de nuestra libertad; por la inmoralidad é injusticia con que este Cuerpo siempre leal y patriota ha sido tratado por el Gobierno tiene sumidos á sus componentes en la espantosa miseria, y aunque mucho les pese, mal pueden desprenderse de algunos intereses en obsequio de su patria, cuando carecen de lo preciso para el sustento suyo y de sus esposas é hijos. Diez y seis meses de atraso contados desde 1.° de Mayo de 1828, despues de diferentes cortes de cuentas, son la causa y prueba evidente de esta verdad. Añádase á esto la inferioridad de sus sueldos respecto á los demas militares, circunstancia que unida á la anterior ha formado de los individuos de la marina militar una falange de mendigos, cuyo inútil y perpétuo clamor ya no escita la piedad sino la indignacion, y su presencia es por do quiera la afrenta del Estado. Hácese á la Marina tamaña ofensa cuando las demas clases de la nacion están satisfechas cumplidamente; y. . . . . ¿por qué tan irritante diferencia? ¿Será acaso porque solo la Marina tiene el noble orgullo de que ni un solo de sus individuos se cuente en las filas de los facciosos? ¿Podrá merecerla porque en los combates contra las hordas de D. Cárlos, se ha visto precisado

¿Se dejaba á los marinos perecer de hambre y se les pedia contribuyeran á aliviar las cargas públicas?

el General en gefe del ejército á emplear toda su autoridad para hacer retirar á los marinos, que muertos unos, heridos la mayor parte y desmontada su artillería por el fuego enemigo creian aún punto de honor morir inermes é indefensos? ¿O será porque en nuestro servicio ordinario, siendo únicos testigos de nuestros penosísimos trabajos y continuadas privaciones el mar y la estrella, se nos condena á implorar de ellas ó del abismo, no un premio, sino el cumplimiento de una obligacion sagrada? Que en el reinado de las tinieblas y de la arbitrariedad se cometiese semejante escándalo, nada tiene de extraño; pero que se continúe así en la época de la libertad, de la regeneracion y de la igualdad legal es un ejemplo inaudito de desacato. Ninguna razon hay que justifique tan irregular conducta. Si en un pais peninsular como el nuestro, se nos crée inútiles, despídasenos del servicio y no se nos engañe, desprecie y sacrifique inhumanamente; pero si la proteccion del comercio y la custodia de nuestras costas hacen necesaria una armada naval, refórmese en buen hora; disminúyase cuanto convenga, pero haya religiosidad, iguálesenos con tantas otras clases que mas holgadamente gozan cuantiosos y puntuales haberes, y no por menos peligrosos se nos postergue y olvide. . .. .

Justo será que pues ofrecemos gustosísimos nuestras vidas en el altar de la patria y en defensa de nuestra Reina y de la libertad y gloria nacionales, publiquemos el fatal motivo por el cual no nos es tan fácil hacer un sacrificio mucho menos costoso, cual es el de algun metálico mas para los gastos del presente armamento: y lo manifiesto á V. E. en contestacion á su referido oficio y para el fin mencionado.=Dios guarde á V. E. muchos años.=Real arsenal de Cartagena 31 Octubre 1835.=Excmo. Señor.=Ignacio Chacon.=Excmo. Señor Comandante general del apostadero.»

XVII.

REFORMA RADICAL DE LA MATRÍCULA.

Expuesto por autoridades tan respetables el injusto abandono que padeció la marina en el primer tercio del siglo actual, excusaria insistir sobre ninguno de sus ramos, si no hubiera habido quienes, tomando el efecto por la causa achacasen á la matrícula de mar la escasez de gente que se notaba en las costas, tal vez por ignorar la historia de la institucion que, como se ha visto, tanto se enlaza con la de la Marina, y no poder imaginar el cuadro de miseria, desolacion y hambre descrito, cuyas negras tintas son valladar insuperable contra los más atropellados é irreflexivos argumentos.

Mas para proseguir en este título el papel de expositor, conviene conocer una parte del discurso que sobre la materia leyó ante las Córtes de 1811, el ministro del ramo D. José Vazquez de Figueroa.

Discurso sobre las matrículas de mar pronunciado ante las Córtes generales y extraordinarias del Reino en sesion pública de 24 de Agosto de 1811, por el ministro de Marina D. José Vazquez Figueroa.

SEÑOR.

Tengo manifestado á V. M. en mis anteriores memorias el estado y situacion en general de la Armada naval, y su necesario é indispensable alimento por decirlo asi, no para acrecentarla y ponerla en un pié de opulencia como lo ha estado en otro tiempo por que no lo permiten nuestros apuros ni atenciones; si no para conservar y entretener la actual, restos apreciables de la antigua, de modo que no desfallezca del todo, y pueda concurrir eficazmente en sus últimos esfuerzos á la santa lucha en que lidiamos por nuestra libertad é independencia. No podemos pasar sin ella; y si no hablára ante la sabia penetracion de V. M., de cuyo ánimo están muy distantes aquellas comunes preocupaciones y sueños mentales de su indiferencia ó innecesidad, insistiria mas sobre la demostracion de una verdad, que ahora me contento con anunciarla puramente, reputándola como seguro supuesto sobre que conviene discurrir. La España sin marina y con dominios ultramarinos vendria, Señor, á ser lo mismo que un cuerpo sin comunicacion entre los miembros que lo componen, y los que asi opinasen, podrian igualmente decir siendo consiguientes en delirar que no son menester puentes sobre el Tajo, Guadiana, Ebro, etc. etc. . . . .

Hoy me propongo describir á V. M. el estado de las matrículas de mar, á cuyo asunto me conduce principalmente su inmediata é íntima conexion, con lo ya expuesto, supuesto que de ellas han de salir los agentes de los buques, que sin ellas de nada servirian.

Expone lo que son las matrículas de mar, la libertad que para su ingreso en ellas tiene todo hombre honrado, el poco fundamento con que las combaten los que

no conocen la razon de ser de la institucion, y prosigue:

Obstáculos para la abolicion de las matrículas.

« *El fin á que terminan estas disimuladas sugestiones, que tales deben reputarse es, Señor, el que se les liberte de servir en los bageles de vuestra Armada.* Esto es lo que temen, y lo que los detiene para el ingreso en el cuerpo matricular. Suspiran por lo útil y provechoso; y aborrecen lo oneroso y pensionado. Sean á su voluntad abolidas las matrículas: *V. M. carecerá muy luego de brazos para mover sus fuerzas navales, y los que se aprovechen con los productos del mar, sortearán, y eludirán la obligacion de servir á la patria.* Serian menos peores é inútiles los marineros y criados bajo tal sistema.

En 28 de Enero de este año hice presente á V. M. de órden del Consejo de Regencia otras varias razones que convencen lo mismo, deducion de la experiencia y reflexion; ¿pero cómo en el dia carecemos de marineros? Es una pero otro es su orígen.

No está en la constitucion; si no en su falta de cumplimiento. *Los perjuicios que sufren las matrículas, esos son, Señor, los que impiden su prosperidad.*»

Reclama que se pongan en vigor las condiciones con que se inscribe el hombre de mar, y continúa:

Exposicion de causas contrarias al desarrollo de la institucion.

« A los marineros dedicados al servicio deben anticipárseles tres meses de sus haberes, para que al menos ó el dia mismo que se separan no dexen á su mujer é hijos sin pan, ni alimento; ¿se cumplen? ¡Prestamos anticipaciones! Ni aun siquiera las dietas precisas para su conducion se libran ni satisfacen, y por su falta se hallan, tiempo hace, sin venir á esta plaza muchos marineros, tanto de Galicia como de Cataluña, Valencia, Murcia é Islas Baleares. El grito es general: todos á un tiempo manifiestan la imposibilidad de llevar á efecto las repetidas y siempre inútiles convocatorias de gente de mar para el servicio de las fuerzas de esta plaza tan importante á la causa nacional, por que *con las órdenes no se facilitan caudales*, y no se dan estos por que no los hay.

Pueden asignar los matriculados al partir para el servicio ó la mitad ó los dos tercios de sus sueldos á favor de sus familias; es así. Pero ¿se pagan religiosamente como debiera? ¡Ah, Señor! espantosa es la deuda en este particular, y no hay bastante fuerza ni crueldad en estos individuos para separarse de sus esposas, de sus tiernos hijos, de sus ancianos padres, dejándolos abismados en el llanto y la miseria bajo promesas ilusorias que no se les cumplen. ¿Acaso se cree que los corazones de estos hombres aun que rudos y laboriosos, son de otra materia mas dura é imperturbable que los de los demas, para que no sientan las mas eficaces impresiones que alteran las entrañas de todo padre, hijo, esposo, y hermano? La desercion es su refugio, y esta su precipicio y falta cima que les abre la falta de fé en lo ofrecido. Si apesar de todo se someten al servicio, y lo principian, ¿qué los alienta á la perseverancia nunca mas difícil que en una carrera sembrada de penas, trabajos y peligros? Serian los premios y así están ofrecidos. Mas ¿se dispensan? Si en medio de tan rudas faenas, como en las que se ocupan, si en los tremendos combates que sostienen, se inutilizan para sí y para su familia, á que llevan consigo cuando se restituyen á su seno una carga en vez de un alivio, ¿qué se les dispensa en tal caso? ¿Los invalidos? Están sí ofrecidos; ¿pero se le suministran? como lo anterior. Si lo que acaso no es la peor suerte espiran lejos de sus deudos y allegados, ó entre las olas ó entre el fuego, ó contra los escollos; ¿qué dejan á sus tristes viudas, á sus huérfanos, á los autores del ser, que acaban de perder? El llanto y el dolor, por que las pensiones prometidas no son satisfechas. En fin, Señor, son desgraciados en vida, y en muerte. ¿Qué extraño será pues que tan melancólicas imágenes detengan al robusto marinero á emprender una carrera tan dura, tan esquiva, é ingrata? El hombre no tanto teme la gravedad de los trabajos cuando son prontos y perentorios, cuanto su duracion y diuturnidad que roe sordamente y acaba con su existencia incapaz de sufrir siempre sin extinguirse. Por eso son menester alicientes y confortativos que le sostengan y reparen. Tal es el fin de los premios. El debilitado en su constitucion, el enfer-

mo ó inutilizado de sus miembros como que parece haber menguado, si es lícito el decirlo asi en su alma y espíritu, y entonces es cuando mas teme y mas ha menester de los socorros de sus hermanos y de la sociedad á quien sacrificó gran porcion de sus alientos, y cuya ingratitud y olvido le serian insoportables. A esto conspiran los invalidos. Los padres á quienes debemos la existencia, el aliento que respiramos y los placeres que gozamos; la compañera que elegimos en nuestras penas y en nuestros gustos; los frutos de tan estrecha, íntima, é indisoluble union; son todas tres cosas las prendas mas claras de nuestros corazones, y no pueden menos de estar presentes á los postrimeros momentos del que espira quizás lejos de ellos, y echando de menos sus cuidados y caricias. Las pensiones seguras que les transmitiesemos para su subsistencia podrian únicamente calmar los afectos del padre, del hijo, y del esposo moribundo. Entre todas las ofertas hechas á la gente de mar, estas son las que mas interesarian que se le asegurasen al marinero, y por lo tanto propuse á V. M. de órden del Consejo de Regencia en 22 de Enero de este año un plan de premios é invalidos para la gente de mar que mereció la Soberana aprobacion de V. M. Descanso sobre ciertas bases, que todas terminan á la reunion de un fondo firme é inagotable que asegure el pago de todas aquellas pensiones. V. M. se halla instruido de todos sus permenores, y solo debo añadir ahora que recibidas en la mayor parte las noticias necesarias para el cálculo que meramente consta de dos partes, á saber, á cuanto ascienden los premios, invalidos y pensiones de toda la gente de mar que se halla en sus goces, y á cuanto deben de montar consiguientemente los arbitrios ideados remisibles en dos años para que al cabo de ellos y con el ingreso sucesivo y diario, puedan sufragar sin fallo repentino, puedo en virtud de estas noticias, repito y con satisfaccion, asegurar á V. M. que aparece de todas no fueron aventuradas las esperanzas, ni serán vanas como otras veces las ofertas. Alcanzará lo que se recoja para lo que deba y pueda desprenderse por aquellos respetos. El Consejo de Regencia sigue con empeño hasta el término, en tan benéfico pensamiento, y espero que

Propone que se cumplan al matriculado las condiciones de su convenio.

no tardará el dia en que principie á correr el de los dos años señalados, y despues la circulacion y expendio de estos beneficios, que deben producir á V. M. robustos, buenos y contentos marineros. Asi se les anunciará como se les anunció ya lo primero sin ocultarles ni ponderarles cosa alguna, para que en la franqueza con que se les hablaba, advirtiesen la ingenuidad, á que están poco acostumbrados, de las ofertas y su seguro cumplimiento que de ninguna manera trató de aventurarse.

Grande y extenso sin duda es el patriotismo concédido exclusivamente á los matriculados y pingües sus frutos. No tiene mas límites que los de los mares en que navegan y pescan. Pesca y navegacion: He aquí los dos grandes y mayores privilegios de la gente de mar, pero al mismo tiempo nótense los perjuicios que sufren y los rebajan considerablemente, principalmente la primera mas deseada aunque no tan lucrativa, por gozarse á la inmediacion de sus casas, y en el seno de sus familias.

Los diezmos de pesca en varios puertos de Galicia, disminuyen y gravan extraordinariamente esta industria, y merecen la consideracion de V. M. compensándolos de otro modo para no defraudar á los ministros del Santuario, de sus alimentos precisos.

La necesidad de aumento de marineros en España la evidencia su situacion y estado actual de las potencias que la rodean. La conveniencia de la libertad de pesca principalmente en Galicia, de que se habla, es conocida de quien advierta que tal vez esta es su principal industria, digna por lo tanto de fomentarse, quanto sea dable, lejos de trabarla y esclavizarla. Asi es que en el título quinto de la ordenanza de matrículas se prescribe y condena toda gabela ó contribucion sobre la pesca, y asi lo habia dispuesto anteriormente la Real órden de 9 de Febrero de 1793, condonando por su parte la Magestad y desprendiéndose magnánimamente de todos los tributos y provechos que de este ramo pudieran resultar: providencia sabia y lucrativa bien reflexionada, pues en este caso, como en otros de igual naturaleza conviene perder algo por de

Trabas que se oponen al progreso de las industrias de mar.

pronto para ganar mas en lo sucesivo con el incremento de una industria que nace, crece y se alimenta de la libertad y franqueza.

Si esto pudiera quizá ser así con respecto á los Párrocos que apacentan las almas de los fieles, ¿qué se dirá de aquellas comunidades opulentas que tambien los perciben? Y ¿qué de los particulares y Señores poderosos que profanan con su usufrùcto unos goces que no les corresponden y que probablemente nacieron de la prepotencia de los unos y abatimiento de los otros? Conviene, Señor, elevar nuestras pesquerías al estado de prosperidad en que se encontraron en aquellos tiempos en que nos las presenta la historia tan crecidas, que á manera de espediciones formales salian de nuestros Puertos y radas á estas verdaderas empresas.

Las Almadrabas concedidas esclusivamente á particulares, son los verdaderos privilegios y no los que el matriculado gana con su servicio.

Ceso en este punto para dirigirme á otro que llama igualmente la atencion del Consejo de Regencia y me manda esponerlo á la Soberana de V. M. si ya no se considera decidido por el decreto sobre la abolicion de Señoríos. Las Almadrabas, Señor, estos cotos marítimos al modo de los de tierra, mas injustos que estos por lo indivisible, é imposesionable del elemento en que se fijan estos vedamientos de todos y facultad esclusiva de uno para pescar, son como tambien los otros privilegios de esta misma clase conocidos en el Mediterráneo con el nombre de parejas, otros estorbos poderosos de la matrícula, y prosperidad de los habitantes litorales, que presencian el arrebato de los frutos del mar que surcan, y sobre que duermen, por unos sugetos que solo conocen por las vejaciones tal vez de sus legados y comisionados. Pescan no solo atunes, fin principal de las Almadrabas, sino todo otro género de peces, y con ellos y las parejas privan á los demas de concurrir á tales provechos, ó exigen de ellos tributos y pensiones por dejarles en una libertad que les toca de derecho, y se les usurpa por efecto de la violencia mas perjudicial á un ramo tan interesante de la Nacion. Varias veces se ha tratado antes de ahora de estos puntos, pero siempre se han ido de entre las manos los favorables y ventajosos resultados que la gente de mar debia espèrar para su fomento, y reclama imperiosamente

el bien de la Patria. Pudieran tal vez señalarse el orígen de varios de estos establecimientos ; pero no quiero que la santa verdad que en este momento sale de mi boca se presente á los ojos de V. M. con el odioso traje de personalidad que pudiera tildarla contra mi voluntad.

Con semejantes esclusivos privilegios (1) quedan los marineros privados de la mejor y mas abundante riqueza que produce una pesquería como la del atun, al mismo tiempo que ven engrosarse con ella á otros extraños, en los tiempos precisamente mas lucrativos del año, en los cuales la gente de mar ha de barar sus barcos y dejar pudrirse sus redes que han trabajado con tanto afan, y en que como único patrimonio libran la subsistencia de sus familias.

De muy distinto modo y con mas generosidad y largueza, se mandó por Real órden de 6 de Setiembre de 1804 fomentar las pesquerías de sardinas en Galicia, y que se egerciesen libremente por los matriculados, proporcionándoles por su justo valor los artes precisos á fin de que llegando á ser propietarios, dejasen de ser meros dependientes ó jornaleros de los terrestres acaudalados que se los facilitaban con inmoderadas ganancias, y condiciones gravosas. ¿Por qué no ha de suceder lo mismo con la pesca de atunes, mas general y lucrativa que la de la sardina? Sea, Señor, una y otra libre, y franca á todo marinero; resárzase si conviene con otra especie de privilegios ó compensacion á los que los gozan, y se verá otra vez renacer aquel gran comercio, que hubo de este género en otro tiempo: se multiplicarán las Almadrabas en España, hallándose en el dia reducidas á 13 solamente desde la costa de Portugal hasta el Golfo de Rosas y estas no bien servidas, como es preciso y natural, siempre que manos mercenarias las manejen bajo la servidumbre de los privilegios; que tanto quieren decir, como la riqueza de unos pocos á expensas de la miseria de muchos ó de todos los demas.

De esto debe resultar necesariamente el aumento de las ma-

(1) Estos eran privilegios, mas no las concesiones que estipulaba el hombre de mar al matricularse.

tríCulas, creciendo sus emolumentos, y V. M. recibirá un beneficio inmediato en la sal, que toman los dueños de las Almadravas á precios ínfimos, pues hasta este punto se extienden sus privilegios, y quizá revenderian á los comunes pescadores por otros mas subidos con duplicados perjuicios de la Real Hacienda. Estas ventajas podrán medirse y calcularse sobre el dato de que en el año de 1558 se cogieron en las dos solas Almadrabas de Conil y Zaliara ciento diez mil ciento cincuenta y dos atunes. ¿A qué cantidad prodigiosa no podrá ascender esta industria si en vez de unas pocas que existen hubiesen quantas se quisiesen? ¿si no estuviesen autorizadas en manos de pocos y las beneficiasen muchos?

La citada Real órden de 9 de Febrero de 1793, deroga todas las concesiones que en contra de este privilegio exclusivo de la navegacion se hubiesen concedido en algunos casos particulares á los no matriculados, y manda que en adelante solo el que lo estuviese, pudiese navegar y ser partícipe de las utilidades del mar. Los tiempos pasados eran de mando é inobservancia; sean los de V. M. los de execucion y firmeza, etc., etc.»

Continúa hablando sobre los gremios marítimos y proposiciones que habia hecho para remediar la escasez de matriculados y termina su discurso con estas palabras:

«En fin, Señor, la marina es incompatible con una exacta y rigorosa economía (1); ella es obra del poder y por decirlo asi de la profusion de una Nacion, resultando muchas veces, y con frecuencia entre nosotros de la mezquindad intolerables é irresarcibles pérdidas, infinitamente mayores que los ahorros aparentes que se han procurado. Verdades son estas, que solo se leen y pueden ser aprendidas en el terrible libro de las desgracias, á la vista de los tremendos naufragios y en medio

(1) Creo que querrá decir *mezquindad*, ó por lo ménos *economía mal entendida;* pues nunca tiene mejor asiento la *meditada*, que en los ramos vastos, complicados y por naturaleza dispendiosos.

de los miserables despojos de las borrascas y tempestades. ¿Qué gastos serán justamente excusables para la conservacion de aquellos individuos que suspendidos sobre las olas del Oceano y en perpetua lucha con ellas no tienen mas esperanza ni amparo que la nave que los conduce? Si es el término del esfuerzo y atrevimiento humano entregarse á la inconstancia y voracidad de este elemento ¿quál debe graduarse la locura de añadir á tal inmensidad de peligros la corrupcion, podredumbre y flaqueza del débil bajo que intermedia entre la muerte y la vida? ¿Y quál, Señor, la crueldad de los que asi lo permitieron? La magnanimidad de V. M. sabrá remediar tan graves males, expidiendo los decretos y proporcionando los medios competentes como los espera el Consejo de Regencia, y yo tengo el honor de anunciar sus lisongeras esperanzas. Cádiz 24 de Agosto de 1811.=Señor.=A. L. P. de V. M.= José Vazquez Figueroa.

Contestacion del señor Presidente de las Córtes.

«S. M. há oydo con satisfaccion al encargado del ministerio de marina, y espera que continuará trabajando con su acostumbrada energía é ilustrado celo, para poner la marina en el pie que la nacion desea; y confia tambien en que por su actividad el encargado del ministerio hará quanto esté de su parte, para que se cumplan las benéficas providencias que S. M. ha acordado en favor de este interesante ramo del Estado.»

La tendencia natural del hombre á darse explicacion de todos los hechos sin molestar su ánimo en inquirir los verdaderos orígenes por medio del estudio, unida á la conveniencia que algunos alcanzaban con la supresion de una ley que habiéndoles amparado para que aprovechasen lo útil, no les daba facilidad para eludir lo enojoso, fueron causas harto evidentes para que de todos los ángulos de la monarquía se levantase un clamoreo contra la matrícula de mar. Culpábase á la ins-

titucion de la escasez de gente en las costas, de lo reducido de nuestro comercio, del lamentable estado de la industria, de todos los trastornos, en fin, que nuestra pobre nacion habia sufrido á causa de guerras, penalidades, pérdida de las Colonias y proverbial penuria de su Tesoro, y sin tener en cuenta el miserable cuadro que desde principios del siglo presentaba nuestra marina, ni la desnudez, hambres y miserias que padecia la Corporacion, llegó á inculpársela hasta del abandono en que el gobierno tenía á las pobres familias de los marineros.

Tales impugnaciones, ya alimentadas por particulares conveniencias, ó sostenidas de buena fe por algunos que hacian estribar en la institucion el atraso del país, acrecentábanse por dias, sin que bastara á disiparlas la consideracion de que todo en el Estado corria parejas en desgobierno; y dando últimamente por el pié á las matrículas, anulóse todo el régimen consignado en la ordenanza de 1802, por medio de un proyecto de cuarenta y siete artículos, que no tanto en la forma como en la esencia diferian de los que se acababan de proscribir.

Aventurábase uno de los ramos de mayor importancia á las consecuencias inherentes á toda reforma; pero de cualquier modo la medida era útil, porque se obtenia el beneficio de aquilatar en la esfera de los hechos las discusiones ardientemente sostenidas sobre la conveniencia ó perjuicio de la institucion, dando punto á una polémica en que apologistas y detractores se hallaban separados por insuperable valladar.

La base del nuevo régimen consistia en trasferir el ramo al ministerio de la Gobernacion, debiéndose formar las listas en las secretarías de los municipios, repartir los cupos con acuerdo de las primeras autorida-

des civiles y verificar los contingentes por sorteos, sustitucion ó enganche voluntario; pudiéndose valer los ayuntamientos en tales ocasiones de celadores nombrados entre la marinería de cada localidad, que facilitasen la reunion de los individuos.

Lo infructuoso de tal sistema podia preverse recordando que las autoridades municipales son periódicamente amovibles; que la formacion de las listas en las secretarías reclamaban mayores gastos que los que el legislador se habia propuesto economizar; que la condicion instable de la marinería era obstáculo de mucho bulto contra el sistema de sorteos, dando pié á la desercion y á otros medios que el método facilitaba para eludir el servicio; y por último, que no dedicándose determinada persona al gobierno de la institucion y constituyendo sus individuos una clase especial, habria forzosamente de introducir una perturbacion en el régimen de las municipalidades.

Pero de exponerse *à priori* tales obstáculos, hubiéranse creidos derivados de parcialidad ó de rancio apego á máximas consuetudinarias: solamente la experiencia podia evidenciarlos ó destruirlos, por lo cual cumple misivamente en este punto la insercion de los documentos y extractos manifestados por la Junta que, á propuesta de las Córtes de 1836, fué creada para analizar y exponer las consecuencias del decreto de 8 de Octubre de 1820.

Resultados de la reforma verificada en las matrículas de mar.

Los resultados producidos por el decreto de 8 de Octubre de 1820, están demostrados con datos irrecusables; tales son:

1.° El informe del Almirante del Departamento de Ferrol fecho en 22 de Febrero de 1823, que demuestra sólidamente

Dificultad de los Ayuntamientos para el gobierno de la marinería.

los graves inconvenientes, acreditados por la experiencia, que en su ejecucion ofreció la morosidad é indolencia de los Ayuntamientos, que obraron á su antojo, conforme atestigua por sus contestaciones: no haberse aun pasado en aquella fecha á los capitanes de puerto las listas prevenidas en el art. 14 del mismo, ni las de los nuevamente alistados; estar del todo desatendido el servicio de la Armada; tanto que de las convocatorias que debieron hacerse por los decretos de Córtes de 14 de Mayo de 1821 y 11 de Noviembre de 1822, *cuyo total de hombres de mar ascendia á* 1622 en la comprension de su departamento, *faltaban* 1578, habiéndose solo *presentado* 84 *malos é ineptos;* de suerte, que á no ser por la recluta que hizo la mayoría general de matriculados y voluntarios, de ninguna manera se hubieran cubierto las atenciones del arsenal, ni reemplazado las bajas de los diferentes buques de guerra que fueron al departamento: enumera con solidez y mesura los malos resultados del decreto de un modo tan convincente, que le quitaria la fuerza cualquier extracto; así presenta la Junta el mismo informe y tambien las contestaciones de los Ayuntamientos de Figueras y Vigo con los capitanes de puerto de sus distritos, siéndolo del primero Rivadeo.

De 1622 hombres convocados, faltaron 1578, acudiendo solamente 84 malos é ineptos.

Otro informe contra el decreto de 8 de Octubre de 1820.

2.° El informe del Almirante del Departamento de Cartagena de la misma fecha que manifiesta á toda luz, y prueba los inconvenientes y obstáculos que acreditó la experiencia en el cumplimiento del decreto de 8 de Octubre de 1820, acompaña el bien concebido del mayor general, y es de dictámen, que para evitar los perjuicios de tanto tamaño, cuya trascendencia acrece y describe, se ponga el ramo de matrículas á cargo de gefes de marina, como lo estuvo anteriormente, aun que estos no reunan la jurisdiccion y autoridad que tenian los antiguos Comandantes de matrículas, y sí únicamente la económica y gubernativa necesarias. Incluye un estado demostrativo, que de los 1730 hombres de mar que en las citadas fechas de 14 de Mayo de 1821 y 11 de Noviembre de 1822 decretaron las Córtes contribuyese aquel departamento para el servicio militar naval, solo se habian presentado en 17 de Febrero de 1823, 357, faltando por tanto 1373, y manifiesta que

De 1730 hombres que cupieron al Departamento de Cartagena sólo se presentaron 357, faltando 1373.

la gente remesada al servicio era inepta por no ser marinera, ni estar acostumbrada al egercicio de la mar. No debiendo la Junta con su extracto disminuir el valor de este informe, lo acompaña con los documentos que incluye; debiendo advertir que si en el mencionado estado se nota que la provincia de Múrcia contribuyó con más de los 29 hombres que se la pidieron, la razon es evidente, pues comprendiéndose en ella Cartagena, capital del Departamento, se presentaron algunos voluntarios, ó fué fácil reclutarlos de la gente del pais, ó mejor dicho, de los naturales de su arsenal; y por la inmediacion á la misma Cartagena fué tambien fácil á la provincia de Valencia hacer enganches en aquella Ciudad de gente mala y de ningun modo á propósito: así se ve en el mismo estado, que faltó casi todo el pedido de las Baleares y Cataluña.

3.° La exposicion del Almirante del Departamento de Cádiz, que en su informe de 7 de Marzo de 1823, dice: «que »juzgando de las cosas por sus resultados, será forzoso con»venir en que el expresado decreto de 8 de Octubre de 1820, »por el que fué abolida la ordenanza de matrículas, no ha »producido las ventajas al comercio, pesca ni aumento de »hombres de mar que el legislador se propuso al dictarlo,» y enumera sus inconvenientes y perjuicios, proponiendo el modo de corregirlos, indicando bastante su opinion de que se pongan las matrículas bajo el mando de oficiales de marina; pero se colige de todo su informe que no se resuelve á manifestar su concepto con la libertad y franqueza que lo hacen los dos anteriores Acompaña tambien un estado demostrativo del resultado de las convocatorias decretadas por las Córtes en 14 de Mayo de 1821 y 11 de Noviembre de 1822, por el que se ve faltaban en 7 de Marzo de 1823 ciento dos hombres para completar su cupo; que el aumento del de algunas provincias es dimanado del número de desertores aprehendidos, y que con los 206 individuos idos últimamente al servicio se completaron al pié de reglamento las tripulaciones de los bergantines Vengador, Mágica y Diligente, habiendo sido los restantes destinados al Navío Asia, como parte de su tripula-

Otro informe contra el referido decreto.

La provincia de Canarias no remitió ni un solo individuo de su cupo, ni tampoco la de Granada, y sólo uno la de Sevilla.

cion. Nota la Junta que Canarias no remitió ni un hombre de su cupo en ambas convocatorias, y en la segunda tampoco Granada, y solo uno Sevilla, y no duda afirmar que la bahía de Cádiz proporcionó el de las demás con enganches de la peor gente.

Otro informe contra el mencionado decreto.

4.° El oficio del Capitan de Fragata nombrado Comandante del apostadero de Cataluña, D. José María Buitrago, manifestando desde Palma, con fecha de 22 de Febrero de 1823, ser ineficaces sus más activas gestiones para recoger la marinería que pudiera de la detallada á las Baleares, cuya comision tenia, los oficios pasados por él al intento, los obstáculos que se presentaban, el número de mas de 300 desertores que habia en Palma bajo la garantía de que nádie les perseguia, desentendiéndose de ellos los ayuntamientos y celadores por las razones que indica, no pudiendo hacerlo los Capitanes de puerto por la falta de fuerza y auxilios de toda clase: expone su parecer sobre las graves dificultades y obstáculos que presenta el sistema creado por el decreto de 8 de Octubre de 1820: cita como testigo ocular la falta de respeto é insubordinacion de algunos patrones á los Capitanes de puerto en el desempeño de los deberes que les impone el tratado 5.°, tít. 7.° de las ordenanzas de la armada naval, y expresa el concepto de los antiguos patrones, que conocian y declamaban el desórden que tocaban por la falta de respeto y subordinacion con que eran tratados por los marineros de los buques mercantes que capitaneaban.

En las Baleares más de 300 desertores, desentendiéndose los Ayuntamientos de la persecucion.

Insubordinacion.

Otro informe contra el decreto de 1820.

5.° El parte del contra-almirante del Apostadero de la Habana, fecho en 3 de Setiembre de 1822, expresivo de que á pesar de sus mas eficaces y repetidas gestiones, que es cuanto estaba al alcance de sus atribuciones, no pudo conseguir se le diera la gente necesaria para tripular los buques, quedando con el dolor de ver y no poder evitar los notables perjuicios que se originaban al servicio, precisamente en circunstancias de ser necesaria mas que nunca la actividad de aquellas fuerzas navales: cita las representaciones hechas con este motivo por su antecesor, y dice que la falta de marinería se ha ido aumentando en términos de que la Corbeta de guerra María

Tuvieron que salir buques con sus dotaciones incompletas.

Francisca que salió el 31 de Agosto con socorros para puerto Cabello, fué dotada con solo dos tercios de gente de mar, no teniendo mas tripulaciones que la de la Goleta Belona que estaba cruzando; hallándose la Corbeta Céres, los bergantines Hiena y Marte, la Goleta Clarita y cinco cañoneros, y un bote de fuerza listos en el puerto, y sin poder hacer servicio alguno por no tener un solo hombre de mar para su manejo.

6.° El sólido y fundado dictámen de la junta de Almirantazgo de 3 de Diciembre de 1822, reproducido en su oficio del 1.° de Marzo de 1823, en el que con presencia de todos los antecedentes, y despues de un detenido exámen opinó, que si bien las repetidas quejas del contra-almirante de la Habana, unidas al espediente instruido por aquel Ayuntamiento, daban bastante á conocer la insuficencia de las diligencias, aunque exquisitas, practicadas con el fin de tripular los buques de aquel Apostadero por parte de aquellas autoridades civiles, con daños incalculables al servicio, y por consecuencia la necesidad de haber de acudir á tamaño mal; este por desgracia habia llegado á ser general y del mayor apuro y trascendencia, y por lo mismo la medida que hubiera de adoptarse debia ser tambien general, y dice literalmente: « En la península se experimenta de algun tiempo á esta parte el desórden mas escandaloso, *habiendo llegado á tal grado la relajacion y desvergüenza de la gente de mar remitida de las provincias al servicio de los bajeles de guerra, que á los pocos dias de estar abordo, y despues de haber cobrado la paga ó pagas de entrada al servicio, los marineros ocupados incesantemente del modo de verificar su fuga* (1), lográndola de alguna de las maneras á veces inevitables abordo, se presentan en sus respectivas provincias, y lo que es aun mas, en sus mismas casas, donde impunemente se mantienen, sin que basten, segun se advierte, ni el mayor celo por parte de las autoridades territoriales y sus celadores, ni las reclamaciones de los Comandantes de los buques y de

Otro informe contra el decreto.

El mal iba tomando sérias y fatales proporciones.

---

(1) Se reproducian los vicios que dieron lugar al establecimiento de la institucion en 1606, en 1625, en 1718, en 1752, en 1737 y en 1785, lo cual era lógico, toda vez que se despertaban las causas.

los Almirantes de los departamentos, á conseguir el que estos desertores, como parecia regular, sean restituidos á sus destinos. En vista, pues, de este desórden, nacido en gran parte y en el entender de la Junta, del ódio y aborrecimiento que han llegado á tomar al servicio á donde han visto perdidas y desaparecer totalmente las ventajas y alicientes que la gente de mar disfrutaba en otro tiempo por premio y recompensa de las fatigas de su penosa carrera, en medio de las que ademas han solido considerar con dolor á sus familias abandonadas absolutamente y sumidas largo tiempo en la mayor miseria, y de la gran baja por otra parte de la marinería, tanto por la falta de la navegacion como por el atraso y decadencia, que la industria de la pesca ha padecido en la mayor parte de las

Indica la absoluta precision de adoptarse una medida.

provincias en estos últimos años, parece ser de absoluta necesidad el adoptar una medida general, y la Junta en tal concepto ha creido deber proponer al gobierno como la mas adecuada y tal vez la única para lograr el fomento de un ramo que tanto interesa á la nacion, la de que vuelvan las matrículas á restablecerse y organizarse, pues la experiencia ha demostrado lo infructuos del método hasta aquí seguido bajo el régimen establecido por la ley de 8 de Octubre de 1820. »

Hasta aquí el dictámen del Almirantazgo inserto en el de la Junta, la cual continúa el suyo en los términos que sigue:

« Son tan robustas y calificadas las pruebas que demuestran por experiencia los resultados del citado decreto, presentadas por un gefe comisionado, el contra-almirante de la Habana, los Almirantes de los tres departamentos, y sobre todo por la primera y mas respetable corporacion y autoridad de la armada, la Junta de Almirantazgo, cuyo saber, ilustracion y tino en aquella época son tan notorios, y tan conformes todos, que la Junta abandona los demas antecedentes que pudiera presentar, cierta que estos ofrecen una prueba la mas plena, concluyente y sólida que darse pudiera; siendo digno de observarse que el *comercio estaba bien representado en la Junta de Almirantazgo, en la que tenia cuatro vocales.* »

Tales razones, y más que ellas la sola exposicion de los resultados, hicieron imprescindible el restablecimiento de la ordenanza de 1802, proscribiéndose el decreto que en tres años habia subvertido el órden de un ramo tan importante; y cuando en 1836 se trataba de resucitar sometiéndolo préviamente al estudio de la Junta ordenada por las Córtes, decian los ilustrados miembros de ella:

Imposibilidad del sistema de sorteos para la Armada.

« Verificar el contingente por sorteos es imposible, segun se » ha indicado presentando el decreto en su totalidad; así es en » efecto: pues el marinero en ejercicio de su profesión cons» tantemente navegando no puede sino por casualidad ha» llarse presente en el acto del sorteo, y no conociéndose su » destino, sobre lo que como ya queda dicho nada se dispone, » es imposible llamarlo; y de aquí que los sorteos solo com» prenderian á los infelices pescadores; pues en último re» sultado, aun cuando se quisieran incluir en ellos á los au» sentes ignorándose su paradero, los pescadores tendrian » que reemplazarlos para llenar el número, lo que seria in» justo á lo sumo. Los sorteos no son aplicables de modo al» guno á la marina en razon á su profesion así como lo son al » ejército, para lo que existe toda la ordenanza de reemplazos » con su adicional y órdenes aclaratorias que manifiestan » bien, que aun para los terrestres se necesitan muchas y » meditadas reglas para ejecutar los sorteos.

» Por admision voluntaria no es fácil: habla la experiencia, » y voluntariamente es contra el orden natural quieran los ma» rineros prestarse á un servicio mucho mas penoso y arries» gado que otro alguno.

Dificultades para la realizacion de otros medios.

» Por enganche es una paradoja en el estado de nuestra ma» rina mercante que no se oculta á inteligente alguno, si se » quieren marineros regulares; mas podrá ser una realidad, » admitiendo toda la escoria de la gente de mar que no sirva » ni para la pesca ni para la navegacion mercante, ó terres» tres, vagos ó mal entretenidos que se venden á precio de

» enganche, el que gravitando sobre la marinería inscripta en » las listas ó matriculada, ocasionaria al fin su pobreza y » ruina, y seria imposible con tal gente llenar el servicio de » la armada.

» Por sustitucion es igual el caso: pues se reduce á un en» ganche particular, no fijando como no se fijan las circuns» tancias del sustituto, lo que hace con tino el artículo 39, » tít. IV, de la ordenanza de matrículas.

No queda otro recurso que el turno de campaña.

» No queda pues otro recurso que el turno de campaña es» tablecido en la ordenanza dicha, y que á pesar de sentarse » como una base haciéndose obligatorio á los hombres de mar » en el artículo 24 del citado decreto, es materialmente imposi» ble llevarlo á efecto por mas que quieran los Ayuntamien» tos y celadores. . . . .

. . . .

» De aquí se ha seguido como consecuencia forzosa, que por » mas que los gefes políticos y Ayuntamientos, con loable » celo, han procurado llenar los contingentes, no han po» dido: habiendo sido ineficaces todas sus providencias, é in» útiles todos los apremios y medidas ya suaves, ya rigorosas » que se vieron obligados á adoptar, agoviados con un deber » que no pueden ni pudieron llenar, segun el espíritu y tenor » del decreto; lo que es un hecho comprobado. Como único » recurso se apeló á los gremios de mar que emplearon sus » fondos, y los que no los tenian los buscaron, ya á prés» tamo, ya con arbitrios que escogitaron, siempre gravosos en » todos sentidos, para reclutar ó enganchar gente: costóles » mucho trabajo, afanes y no poco dinero, y aun así no se » pudo llenar el número ni menos entregarla en el término » de 30 dias ni de muchos meses, no habiendo completado á » fines de 1823 la pedida en 1821; la gente fué malísima, no » marinera, que se inscribió en las listas en el acto de su en» ganche; los Ayuntamientos y celadores no tuvieron mas » arbitrio que pasar por todo, y los Capitanes de puerto des» pues de contestaciones desagradables, que constan en repe» tidos y numerosos espedientes, hubieron de admitirla; pues » ni habia otro recurso ni permitan otra cosa las circunstan-

» cias. Ingresada esta gente al servicio como era deber, no » servia al intento; inesperta, y sin nociones marineras ni » disposicion, los buques de guerra apenas podian navegar » con tales tripulaciones: la desercion fué en gran número y » consiguientes los pedidos: fué preciso en los buques de » guerra un sistema de rigor que no habia sido necesario con » la buena marinería de la matrícula; y aun así fueron repeti- » das las insubordinaciones, llegando hasta el punto de pasar » á sublevaciones, harto sensibles, que ocasionaron la pér- » dida del navio Asia y bergantin Aquiles, imposible si sus » tripulaciones hubieran sido de la honrada matrícula: primer » acaecimiento de esta especie ocurrido en la armada, con » mengua de ella y de la nacion entera. . . . . »

El sistema dió márgen á las sublevaciones del navío « Asia » y bergantin « Aquiles ».

Tales son las razones que á juicio de las autorizadas personas de la Junta imposibilitan la abolicion de las matrículas de mar en nuestro país. Estúdiese el dictámen, retrocédase al año de 1607, sígase punto por punto la historia de la institucion, y echaremos de ver que lo mismo en una época que en otra ha prevalecido contra todos los ataques; significando el problema que, mientras subsista la prescripcion del servicio obligatorio al Estado, permanecerán en pié las matrículas de mar, con las reformas, empero, reclamadas por los períodos que atraviese.

XVIII.

REFLEXIONES.

Todo el amor que á sus españoles tenía el rey Felipe V, todo el brio juvenil que mostraba en las batallas, su afan de independencia y el ascendiente que sobre su ánimo ejercia la muy virtuosa María Luisa de Saboya, princesa de buen consejo, no bastaron á emanciparle de la tutela de un soberano *grande* sin duda en su primera edad, pero adormido á la vejez en brazos del deleite, desde los cuales pretendia regir dos naciones, sin reparar que su gobierno tenía que resentirse de las locuras y caprichos de sus cortesanas.

La sagaz política de la princesa de los Ursinos, de acuerdo á veces con el viejo monarca francés, y á veces obrando por inspiracion propia, daba resultados más útiles para ella misma que para la nacion: su afabilidad, discrecion, distinguidos modales y astuta diplomacia, habian embaucado á la Real familia, y mientras más blasonaba el soberano de teson é independencia, más sujeto se hallaba en las redes de la íntima amiga de su augusta consorte. Por tal manera,

de poco servia á la patria que el rey Felipe V se mostrase más español que francés; habia sido francés ántes que español, era además nieto de Luis XIV, y así la milicia como las armadas, la Hacienda como la gobernacion del Estado y de las colonias, todo á pesar suyo debia modelarse á la francesa, todo ser intervenido y hecho á gusto del soberbio príncipe, que decia: «*El Estado soy yo.*»

Y no era esto lo más sensible; que si solamente hubiésemos buscado analogías y comparaciones para copiar lo bueno, habrian sido los efectos satisfactorios, porque Francia se hallaba más adelantada que España en materia de administracion; pero amarrados al carro de su política, y compartiendo con aquel país, responsabilidad, gastos, vaivenes políticos y el peso de las guerras, tocábanos siempre perder, sin que nunca luciese para nosotros la hora de ganar. Si éramos derrotados, se eximian por completo sus hijos de toda culpa; si nuestras armas triunfaban, aplicábanse por completo los honores del triunfo, y lo que era peor, las ventajas positivas de la victoria; y áun cuando sin ellos peleásemos, se llenaban las cámaras del rey de memoriales redactados en francés pidiendo gracia *en justicia*, por la eficaz coóperacion que miles de intrusos del vecino reino decian haber prestado á las armas españolas en tal ó cual jornada.

Los mismos resultados tocábamos en las batallas campales que en los combates marítimos: dos muy célebres acaecieron con intervalo de un gran período; el uno fué coronado por la victoria: el otro malogrado por el desastre; en el primero nos disputaban el lauro sin haber entrado en batalla el mayor número de sus navíos: en el segundo descargaron sobre nosotros toda la responsabilidad del éxito.

La parte en donde se halle la verdad y la justicia nos la señalarán en Francia los historiadores franceses; en España los ingleses y españoles; y aunque por el número de testigos se incline en favor nuestro la contienda, debemos prescindir de esta ventaja, ya que los hechos suministran una prueba como síntesis de todas, para colocar la razon en su verdadero asiento. Cuéntese el número de buques de uno y de otro país que componian las escuadras combinadas; compárense las bajas sufridas por ambas naciones, así en navíos como en personal, y no será aventurado inferir que donde relativamente se halle el mayor número, debió ser la que sostuvo el mayor peso de la refriega. Ahora bien; si la victoria se obtiene por medio del combate, es justo que se otorgue á los que combatiendo supieron vencer á fuerza de pericia; si la derrota la produce la mala direccion ó el esquivar la batalla, debe culparse á quienes asumian el mando; y si la gloria de los desastres se funda en el sacrificio de las vidas, lógico parece que se otorgue á los que prefirieron la muerte á la fuga.

Mas dejando este punto, que por no entrar en mi propósito sólo he tocado como de pasada, reanudemos las reflexiones buscando el orígen de nuestra decadencia naval; y para ello hay que insistir en el grave estado de la nacion, por efecto de las contínuas luchas derivadas naturalmente de todo cambio repentino de dinastía.

Los resultados expuestos de la cooperacion francesa y de su intervencion en todos nuestros asuntos, no eran ciertamente ni los únicos ni los más fatales que habian de afligir á nuestra patria. La política de Luis XIV y sucesores nos habia de obligar á dispendiosos armamentos, que si por una parte halagaban momentáneamente nuestro orgullo, hacian por otra estremecer á la

nacion agotando sus ya exhaustos tesoros, mermando su ya diezmada poblacion, apurando los intereses de sus pueblos, concluyendo con los últimos recursos de sus hijos, robando brazos á la industria y á la agricultura, para complacer á soberanos tan ambiciosos de la gloria de su país como indiferentes por la de España; y tambien para destellar á costa de inmensos sacrificios los últimos reflejos de moribunda grandeza. ¡Funesta política que habíamos de llorar con lágrimas de sangre!! ¡La nacion se llegó á asemejar á un ilustre y arruinado prócer que, falto de valor para retraerse del círculo social donde habia nacido, se obstinase en desmentir la notoria decadencia de su casa, manteniendo un boato ficticio con el dinero que sus colonos y dependientes le cedieran!

Error lamentable de la época, segun algunos presumen, resultado inmediato de la alianza con la nacion vecina, segun dicen otros, ó consecuencia imprescindible de nuestro carácter en determinadas circunstancias, como me atrevo á aventurar apoyado tan sólo en mi pobre opinion, fueron causas muy poderosas para precipitarnos de abismo en abismo hasta caer en el fondo de nuestra total ruina.

Desde que los pueblos se agrupan en torno de una enseña para constituirse en nacion, adquiere el conjunto un carácter especial que trasmitiéndose de unas á otras generaciones, se manifiesta en determinados casos cual si fuese el resorte de su vida; y nuestro carácter, con rasgos mejores y peores que el de otros pueblos, conserva siempre un distintivo como lema de su historia. Generoso sin hacer mérito de sus larguezas, sea por liberalidad ó por altivez, al propio tiempo que imprevisor, hasta el punto de no arredrarle nunca ese *mañana* que engendra en el hombre el amor al

trabajo, y en las naciones el recelo sobre lo porvenir, debia padecer necesariamente en su alianza con cualquier otro los efectos de un carácter siempre contrario á su conveniencia, y tocar en todo lo que ponia mano los resultados de una precipitacion reñida con el órden y siempre ocasionada á mal éxito.

Hállase de relieve en toda la historia de nuestra Marina un error profundo, trascendental y de tan incomprensible persistencia cuando no se conocen las causas que puedan originarlo, como difícil se hace su extincion luego que la lógica y la historia nos muestran de consuno el orígen que lo produce y la razon que lo sostiene: razon y orígen que no mencionaria si á ello no me obligaran sus resultados; pero hallándose éstos patentes muy á pesar mio, deben aparecer aquí sus causas, porque las úlceras no se curan si ántes no son descubiertas; y no porque á su vista experimentemos el dolor de un mal propio hayamos de sentir el sonrojo de haberlo padecido, que á todas las naciones aquejan terribles males, ¡y dichosas las que para curar sus llagas no tengan reparo en descubrirlas al mundo!

El hombre en la esfera del derecho vale infinitamente más que los tesoros más preciados de la tierra; y comprendiéndose esto en nuestro país, no se acababa de entender que si la valía es grande en aquel sentido, no lo es menor por cierto en la esfera práctica ó de aplicacion; con la sola diferencia de que en la una ni puede extinguirse ni es posible aquilatarla, y en la otra se aprecia el valor material del hombre por el trabajo que produce.

Pero áun mirándolo por este prisma, áun queriéndose prescindir del *hombre-alma* para considerar al *hombre-materia*, es indudable que este sér organizado é inteligente vale mucho más que todo lo que en el

mundo existe, y el error que en este país se ha cometido estriba en el trastorno de tal axioma, atribuyéndose á todas las materias más valor que al hombre, y considerándose á éste como *cosa* de poca importancia.

El hombre que es industria, que es arte, que es comercio, que es fuerza, que es todo, y que sobre todo es inteligencia, se tenía en ménos que las cosas de la fuerza y de las artes y del comercio y de la industria; el hombre que es el Estado se tenía en poco en la nacion; el hombre que es alma de la Marina se posponia en la Marina á cualquier *útil;* y por tal modo, al ofrecerse un armamento, que por lo general sólo se ocurria cuando las circunstancias lo reclamaban en el acto, reinaba la precipitacion y nunca se recordaba lo primero que se debiera haber tenido presente. La provision de hierro, madera, lonas, tejidos, clavazon, perchas, jarcia, artillería; los mil efectos imprescindibles para la construccion y equipo de los vasos que debian lanzarse al mar, era no sólo lo primero, sino lo único que embargaba el ánimo de los gobernantes; pero las dotaciones para estos buques, la gente que debia manejarlos, los individuos que debian combatir por la honra de la patria, cuyos actos, comportamiento é inteligencia se habrian de reflejar directamente sobre la nacion, inutilizando con sus cualidades si eran malas las buenas condiciones de los armamentos, ó triunfando con sus virtudes de la mala disposicion de los bajeles, nunca preocupaba á los gobiernos en pasados siglos. No parecia sino que viendo hombres por todas partes, y por muy pocas las principales materias de construccion, habia señoreado á sus inteligencias el profundo convencimiento de encontrarlos á última hora.

Y hombres encontraban por desgracia, porque tales son los vagabundos, delincuentes, presidiarios, en

suma, la escoria que procedia de las levas. Pero ¡cuánto más hubiera valido que nuestros buques hubieran continuado en la inaccion, pudriéndose sus quillas en los arsenales y dejando que penetrara la carcoma en sus fondos, la polilla en sus velas y el robin en sus armas! Hubiérase al ménos librado nuestro estandarte de las manchas, podredumbre y perniciosos efectos de esa otra carcoma ó polilla ó gangrena, que bajo el nombre de *chusma* se albergaba en los entrepuentes, para encomendar en solemnes casos la honra nacional á los que en ninguno tenian honra, ni pundonor, ni patria, ni podian vivir en otra atmósfera que la que se respira en la esfera del delito.

¡Qué error, qué ofuscacion tan lamentable! Si al hombre fuese dado procrear su descendencia á medida de sus deseos, ¿puede concebirse que pusiese mayor conato en la perfeccion corporal de su hijo que en la belleza del alma? Y si ambas cosas le fueran dables, ¿se podria imaginar que tan sólo se cuidara de la materia, olvidándose por completo del espíritu que habia de presidirla? Pues cosa análoga, por absurda que parezca, es lo que practicaban los gobiernos con la marina del Estado.

Quizá opongan algunos que no es exacta la aseveracion, puesto que habian atendido al personal, instituyendo las matrículas con el fin de obtener dotaciones honradas, peritas y pundonorosas para los buques. ¡Que los gobiernos habian instituido las matrículas! ¿Y qué importa, si falseaban sus leyes? No puede instituirse un convenio donde una de las partes atropella todas las cláusulas: los primeros inscriptos encontraron decepcion dolorosa, y no era menester más para que la institucion terminase. Ya hemos visto que brotó de un principio de justicia, que germinando en los

pueblos de la segunda zona litoral, era una y otra vez proclamado hasta encontrar eco en las gradas de un trono, donde los clamores de la marina, á semejanza del ruido de las olas, no llegaban nunca, ó llegaban por entre los valles, montes y enmarañadas cordilleras que desde el mar hasta el corazon de la Península tenian que trasponer.

Verdad tan grande es esta, que si no supiéramos que la institucion tuvo tal orígen, bastaríanos conocer que era cosa perteneciente al ramo para deducir con verosimilitud que no habria partido la iniciativa de la corona; y si tampoco nos constase que el principio descansaba en la equidad y en la justicia, podríamos tenerlo por seguro sólo con reflexionar que si los gobiernos no se hubieran penetrado de la ineficacia de los sorteos para proveer de gente á las armadas, al par que de la injusticia que sin fruto cometian atacando doblemente el derecho del individuo (1), se hubieran ahorrado la molestia de artícular una institucion, cuando el discurrir era la carga más penosa que podian imponerse los consejeros de los reyes en aquella época de amorosos discreteos (2).

Pero fijemos en este punto toda nuestra atencion. Si habian establecido las matrículas con el fin de crear dotaciones para los bajeles, y anticipaban promesas á los mareantes en cambio del servicio que les exigian; si la experiencia les habia demostrado que de no ser así, ni obtendrian marineros que fuesen salvaguardia del interés material del Estado y segura garantía de la

(1) En la segunda parte se hablará con mayor latitud al tratarse de las quintas para la armada.

(2) Se comprenderá que en esto caben excepciones honrosas, como Idiaquez, Prada, Aróstegui y otros, en la dinastía austriaca.

honra de la nacion, ni podrian tenerlos dispuestos en determinadas ocasiones; si la realidad, por último, habia hecho patente que de otro modo se obtenian forzados imponiéndose además á los individuos una doble contribucion de sangre, ¿por qué faltaban á las cláusulas convenidas violando los pactos celebrados, malogrando el fruto que pretendian obtener, y lo que era de peor trascendencia, dando un derecho incontrovertible, no ya á que los mareantes se retrajesen de la inscripcion, sino á que lanzaran con justísimo motivo sobre el trono un dicterio que oscurecia el resplandor de la corona?

¿No era esto un absurdo sin ejemplo en la esfera de los casos prácticos, que desconcertaria las pesquisas más afanosas al buscar uno de análoga índole?

El gobierno de los monarcas procedia como una sociedad de crédito, que faltando á sus pagos y evadiendo todos sus compromisos, se afanase por buscar imponentes. En ciertos períodos habia matriculados, en otros no, y dióse el caso de que sólo uno se inscribiera en todo un distrito. ¡Que hubiese uno era portento singular, que no es pequeña aberracion ver que un hombre deposita toda su fortuna en una casa sin el menor crédito! Así pues, si queremos indagar en cuáles períodos habia matriculados, sírvanos de regla segura el mismo criterio que emplearíamos para deducir cuándo deberá tener imponentes una sociedad anónima. Dicho esto, apartemos el discurso hácia otras consideraciones que pongan de relieve un nuevo error de no escasa importancia.

No se necesita un profundo estudio sobre la historia del ramo, para conocer que la vida de mar ofrece dos aspectos muy diversos desde la antigüedad más remota hasta principios del siglo anterior, y desde este límite

hasta nuestros dias, los cuales pueden definirse sintéticamente llamando al uno *el período de la galera*, y al otro *el del navío.*

La mayor parte de las naciones, áun las que por su posicion geográfica y tendencias mercantiles necesitaban del mar para vivir, como un sér organizado del aire, tripulaban sus vasos con la hez de las muchedumbres, estableciendo marcada preferencia en favor de los guerreros que á propósito eran embarcados para sostener una determinada batalla; y esto, que lo mismo acontecia en Roma y en Grecia durante la antigüedad, que en Argel, Marruecos, Nápoles y algunas de las repúblicas de Italia durante los siglos bárbaros de la Edad media, solamente encontraba una excepcion honrosa en Aragon y Castilla, que por desgracia no pudo continuarse más allá del siglo décimoquinto.

Lo esencialmente penoso de la vida de mar consistia entónces en el manejo del remo, cuya tosca faena, por exigir tan sólo fuerza bruta, se revistió de grosero carácter, sin que se tratara de compensar la consideracion que al desempeñarla perdia el hombre; y roto el equilibrio entre el trabajo y el precio, húbose de aplicar á este ejercicio forzados delincuentes, convirtiéndose por tal modo una de las necesidades más imprescindibles de las flotas en pena legal y aflictiva.

Este vicio orgánico que rebajaba la condicion del hombre de mar, perdia en gran parte su razon de subsistir desde que el genio del ilustre genovés, abriendo el Océano al mundo antiguo, hacia de la vela el primer propulsor de la marina contemporánea; y nosotros, en vez de acostumbrar á los marineros á que considerasen aquel trabajo como uno cualquiera del servicio, abríamos raíces á un mal de grave trascendencia, cubriendo la mencionada atencion con los cri-

minales que se habian hecho merecedores de castigo vejatorio.

La repugnancia del marinero al manejo del remo no podía fundarse en el trabajo que le reportara, sino en la significacion que tenía; y era obvio que se debia extender á su ingreso en las galeras para evitar el contagio de aquellos delincuentes, y aumentarse en alto grado al ver que la opinion pública, juzgando la parte por el todo, lanzaba su desprecio sobre la totalidad de las tripulaciones, sin excepcion alguna. Mas como el servicio debia cumplirse, y los gobiernos nada habian hecho para destruir esta rémora, veíase el hombre de mar forzosamente amalgamado con delincuentes y criminales. De aquí el desprestigio de la marina. El mismo almirante Brochero describe al rey la condicion ruin de las tripulaciones de la armada, y lo desatendidas que se veian entre nosotros, mientras que en otras naciones, como Venecia é Inglaterra, se procuraba enaltecer á la gente de mar; y por si no bastaran las palabras de aquel almirante, confirmábalas en sus escritos el duque de Medina Sidonia, y el obispo de Mondoñedo en los suyos, conviniendo todos en que la marinería era tratada á palos por los moradores de las costas.

Desde aquella época nada se hizo por levantar la clase, ó más bien se obró en sentido contrario, porque las promesas *nunca* cumplidas, los haberes *nunca* satisfechos, las quejas *nunca* escuchadas; todo esto, unido á la arbitrariedad de no darles su licencia al término de sus plazos, y á la continuacion del sistema de forzados en los buques de la corona hasta principios del siglo actual, debian necesariamente producir el retraimiento y el desdoro de las tripulaciones. Si desde el punto de instituirse las matrículas, se hubiese abolido de los buques esa cifra reglamentaria de pre-

sidiarios que horroriza ver consignada en las listas de los equipajes, y acostumbrádose á la marinería al desempeño de esta faena, hubiérase al ménos evitado una de las causas de repulsion á la vida de mar en este país. ¡Pero habia tantas otras!

Los armamentos marítimos, siempre dispendiosos, pesaban sobre la nacion en dinero y en sangre; y aunque la parte material exigiera tan sólo sacrificios pecuniarios, el personal, que viene á ser el alma, requeria poblacion numerosa, comercio activo, desarrollo de la industria, mil otras condiciones que no habia en el reino, y despues larga enseñanza; mas los gobiernos, siempre anhelantes por lucir destellos de poderío, lanzaban buques al mar, que es la fuerza en la forma, cuidándose muy poco de las personas que debian tripularlos, que es la fuerza en esencia, y sin la cual habrian necesariamente de obtener resultados opuestos á su fines.

¿Podrian ocultarse estas verdades á un Patiño, á un Somodevilla ó á cualquiera de los ministros del siglo anterior? ¿Fueron, de otro modo, impulsados por el espíritu de la época? ¿Lo fueron por las complicaciones de nuestra nacion con las demás de Europa? ¿O por ese afan que el hombre abriga de producir la admiracion en sus semejantes, activando por ello lo que luce, y poniendo en olvido lo que sin embargo de ser mucha mayor su valía, no aparenta más que en ocasiones solemnes?

Todo ello, tal vez, se aunaba para motivar esos armamentos monstruosos que sólo traian á la nacion dispendios tan enormes como sus desastres, y que juzgados en sana crítica y vistos á la distancia de una centúria, aparecen como esas nubes que imponentes asoman por el horizonte, evaporándose sin embargo al influjo de una brisa del estío.

Quizá tambien se uniese á aquellas causas la precision de sostener nuestras colonias y las necesidades que por dias nos creábamos, inmensamente mayores que las que podia soportar la nacion. ¡Nuestras colonias! ¡Si fuera posible pesar la sangre española desperdiciada en las Américas, tal vez veríamos que no bastaba á contrabalancearla todo el oro que en su trueque habia aquí labrado nuestro miserable infortunio!...

No permita Dios que mi pluma infiera agravio á la memoria de aquellos patricios ilustres, por admitir como uno de los móviles posibles para el armamento de las monstruosas escuadras el deseo de lucir habilidad en el interior y recursos en el exterior, que nunca cabe ofensa en aspiraciones de cierta índole, cualquiera que sean sus efectos; y con mayor motivo, cuando se toca la dificultad de obtener un justo fallo de la opinion pública, que juzgando siempre por exterioridades, difícilménte hará justicia si no encuentra apariencias sobre qué fallar. Opinemos de aquella época por lo que en ésta puede acontecer, lo cual en este punto es lógico porque las impresiones de los hombres son enteramente análogas, y nos persuadiremos de que más favorables en la opinion las habria de producir un ministro que lanzara al mar gran número de buques, que otro que dedicara sus desvelos á los arsenales é hiciese objeto de su estudio al personal de la armada, fomentando ambos elementos como base verdadera del poderío á que la nacion aspira.

Hé aquí otra de las causas eficientes del abandono de la institucion: fíjese la vista en su historia, recórranse sus cuadros estadísticos, y echaremos de ver que, sin distincion de épocas ni alteraciones, ha dado fruto siempre que á la gente de mar se le cumplian las promesas que entrañan sus cláusulas, es decir, siempre

que la matrícula conservaba su carácter de contrato, y hubo períodos en que llegó á registrar mucho mayor número del que pudiera esperarse atendiendo á la escasez de poblacion de la Península, y al recelo fundado que sobre el futuro crédito del gobierno debia tener la gente de las costas. Ya hemos visto que en los años 86 y 87 alcanzó la suma de 53.000 hombres, sin contar la maestranza. Si dicho esto se opone que ni áun así era suficiente para llenar en todos los casos el fin de su instituto, contestaré con los cuadros numéricos de buques existentes en el último tercio del siglo anterior, cuyas cifras no han menester comentarios; sólo sí conviene recordar, que las tripulaciones requeridas por cada uno de aquellos se eleva próximamente á la suma de *cien mil.*

¡Cien mil hombres robados á la industria y á la agricultura! ¡Cien mil, sin contar los que en el ejército de tierra empuñaban las armas, distraidos de una nacion cuya totalidad de habitantes de todas edades, condiciones y sexos no alcanzaba la exígua cifra de ocho millones, y pesando por otra parte sobre su litoral una emigracion desoladora! ¡Y áun hay quien tacha de estéril á la institucion por no proporcionar suficientes dotaciones para los buques; como si alguna otra hubiera podido producir aquel número en las circunstancias por que atravesaba el reino, aunque el poder con sus repetidos errores no hubiese hecho lo posible por arrancarla de cuajo, que en resúmen á tal fin tendia su tutela por la matrícula de mar! Si triunfó de tantos vaivenes y de los mortales golpes de lastimosa incuria, débelo á la índole y circunstancias especiales del país, que la hacian y *hácenla hoy imprescindible y superior al poder de los gobiernos.*

¿Objetarán todavía sus detractores que por ser la

institucion forzosa produjo la cifra que arriba queda consignada? En tal caso, ¿por qué dió tripulaciones para el armamento de 1790 y no pudo proporcionarlas para el de 1793? Por otra parte, si era forzosa, ¿cómo la tachan de estéril y se lamentan de que las dotaciones de los buques hubieran de completarse con *forzados*? Luego si era estéril no podia ser forzosa, porque ambos extremos se rechazan: preciso será que se atengan á uno de los dos; y si con el primero se quedasen, les contestaria señalando de nuevo al cuadro de 200 buques, al censo de poblacion de España y á las demás causas deprimentes de la matrícula; y si se atuviesen al segundo, les haria notar el círculo vicioso en que incurren al lamentarse de que hubiera forzados en los buques por falta de inscriptos, cuando en sentir de ellos lo eran los procedentes de la institucion.

No: ni las matrículas eran forzosas ni estériles; pudieran haber dado más fruto si los gobiernos las hubiesen atendido como merecian, y como la justicia, la razon, el derecho y la honra de la patria reclamaban sin cesar. Buena prueba son las sentidas frases que en sus escritos estampan casi todos los hombres superiores del ramo, así de aquella época como de esta; otra triste y lamentable tiénese en los resultados de algunas funciones marítimas que orlan de luto las páginas de la historia.

En resúmen: las autoridades locales, contraviniendo á las órdenes de la Corona, obligando á entrar en sorteos á los inscriptos, recargándoles con alojamientos (1), bagajes, rondas y otras cargas que habian re-

(1) Esto, aunque se prescindiera de la justicia, era ofensivo á la moral, porque hallándose ausentes los matriculados no podia ser decoroso que se alojase á un hombre bajo el techo donde quedaban sus esposas.

dimido legalmente, haciendo, en una palabra, falaces las condiciones de sus contratos; y el poder con incalificable incuria, no atajando tales abusos, no satisfaciendo á la marinería los sueldos devengados, ni expidiéndoles las licencias al terminar sus campañas, ni dando á sus mujeres é hijos un solo pedazo de pan á cuenta de las cantidades que retenia para este fin, no escuchando, por último, las justísimas quejas de los intendentes y ministros, ni los clamores de los matriculados, daba derecho á la gente de mar para decir á sus hijos, á sus compañeros, á todo el mundo: *no creais en las recompensas que nos prometen en ese papel á cambio del duro servicio que se nos exige, porque sólo se dan para halagarnos, y luego son mentidas hasta el punto de no satisfacérsenos nuestros haberes; sin que tampoco os debais fiar de las garantías, que sobre el cumplimiento de aquellas os diesen en lo sucesivo los comisarios, que sin embargo de dároslas de buena fé y de reclamar su observancia del gobierno del rey, ni el rey ni su gobierno escucharán sus razones.*

¡Imposible parece tal incuria hácia la institucion creada para evitar que los navíos fuesen otros tantos presidios! ¡Imposible tal abandono hácia el personal de la marina en sus bajas y altas clases, no precisamente desde la época de miseria que se ha detallado, sino en todo tiempo, en todas ocasiones, en la plenitud de su boato y brillantez, en el período fastuoso de Cárlos III! En esta época, tan decantada por historiadores que sólo se curaban de exterioridades para juzgar del ramo, considerándolo en su mayor apogeo por el número absurdo de sus buques, mendigaban las escuadras durante meses y meses de un Tesoro que padecia plétora de metal americano, no ya siete ú ocho mensualidades devengadas por las tripulaciones, sino las su-

mas imprescindibles para atender al sustento de los que, á fuerza de desvelos ó á costa de su sangre, habian logrado salvar de la codicia enemiga las toneladas de plata.

¡Ni los comandantes percibian sus haberes, ni los generales sus sobresueldos, ni las familias sus asignaciones; y dias hubo en que se dudaba si en el siguiente tendrian los equipajes que comer! *¡que hasta la manutencion se pretendia aplazar para mejores tiempos!*

A hombre como Churruca se le ponia en el caso de ser gravoso á su honradísimo padre (1); y si el jóven

---

(1) «✠ Navío San Vicente y Cadiz 28 de Octubre de 1781.—Padre y muy Sr. mio: Por el contenido de una de Vmd. que recibi aier con fecha de 11 del corriente he tenido el gusto de saber se halla Vmd. bueno, etc., etc. Seis meses hace que el Rei no me da un cuarto (ni piensa en darme). Suponga Vmd. que no he podido quedar un solo dia abordo porque todas las tardes tengo que visitar al General y darle parte de las ocurrencias del dia en la esquadra: conque ia el recurso de estar encerrado sin ir á tierra, que era el que me podia ahorrar los gastos, ni lo hay ni lo puedo tener si no abandono el cumplimiento de mi obligacion, pues si tengo la precision de ir todos los dias decente á tierra tambien tendré la de usar zapatos, peinarme, hacer el gasto de polvos, el de barbero, el de medias, que es preciso sean de seda y me hallo muy pobre de ellas, y bajo la pena de quedar al sereno y sin tener que comer si entra un viento fuerte que no nos permita venir á la noche al navío, como sucede cada ocho dias aqui con los vientos levantes, tambien tengo que gastar en una posada, y ¿de dónde podrá haver salido todo esto en seis meses? no puede de debajo de la tierra, conque es preciso *que me haya empeñado*, y con otro que á poca diferencia está lo mismo que io, pues por los socorros del Rei pereceria lo mismo que io sino tuviera otros medios, etc., etc. . . . .

. . . .

pero ia me va faltando el papel y el asumpto no tiene remedio con que no hai sino bajar la cabeza á cuanto venga, y con esto quedo rogando á Dios guarde la mui importante vida de Vmd. muchos años - -B. S. M. de Vmd. su mas humilde hijo.—Cosme.—(Hay una rúbrica).—Mi padre y señor.»

«✠ Navío San Vicente y Cadiz 27 de Noviembre de 81.—Querido hermano: en el correo de aier reciví una tuia llena de juiciosas reflexiones, y prudentes consejos, que te agradezco mucho, por el amor que en ellos me manifiestas, nada comun como lo acreditan los continuos esfuerzos, que haces

alférez de fragata del navío *San Vicente*, empeñaba sus prendas en 1781 para cubrir sus necesidades más perentorias; el brigadier comandante del navío *San Juan*, en vísperas de inmortalizar su glorioso nombre, tenía que valerse de ajenos recursos á fin de que á su esposa no le faltaran alimentos (1), ya que el Estado

por mi bien; y por el mucho jugo que encierran en sí, capaz de producir gran fruto aun en el mas insensato: sin embargo, tampoco dejo de hacer io muchas veces, las reflexiones que alcanzan mis limitados talentos, tan regulares como precisas, en un hijo, que tanto debe á su padre, procurando al mismo tiempo disminuir todo lo posible los gastos, y no hacer ninguno supérfluo, de los que tú dices son tan comunes en nuestra profesion, y no olvidando nunca los enormes que ha hecho Padre y tú para mi subsistencia, á que contribuie mui poco y por ahora, nada, el Reï, pues hace siete meses que no nos dá un quarto, con la particularidad, de que sin embargo de haver venido 22 millones de pesos, parece no hai en el dia un real de vellon en la tesorería de marina, ni esperanza de recivirlo en mucho tiempo, teniendo que pagar aun cantidades maiores, que las que se deve á la esquadra, donde son 40 los navíos sin contar las demas embarcaciones, y de las que no hai una á quien haian pagado en siete meses. Ademas de todo esto supe haier por uno de los Aiudantes de la maioria general de la esquadra, que acava de llegar la órden, para que se hechara mano del dinero del comboi Ingles que nosotros apresamos, para pagar las gratificaciones de mesa á los comandantes, por que no llegue el caso de que no tengan con que darnos de comer; si esto se verifica ia ves como van las cosas.

En el correo de aier recivi tambien carta de Padre, por la que he visto ha padecido la tuya el atraso de un correo; tambien le escrivo, por si acaso no gustas enseñarle esta, para que no trascienda que me gratificas mensualmente con 4 pesos, los que no dejarán de aiudarme mucho, pues no tendré así, que andar pidiendo para un par de zapatos, ni para el peluquero: quisiera me proporcionara la fortuna ocasion en que manifestarte mi agradecimiento y hacerte ver corresponde al singular amor que te merece tu hermano que te quiere y estima.—Cosme.—Querido Juan Pascual.»— Es copia del original.

(1) « ✠ Navío San Juan en Cadiz á 11 de Octubre.— Querido hermano: desde que salimos del Ferrol no pagan á nadie ni aun las asignaciones, á pesar de estar declaradas en la clase del prest del soldado, de manera que les debe ya quatro meses, y no tienen ni esperanzas de ver un real en mucho tiempo; aquí nos deben tambien 4 meses de sueldo y no nos dan un ochavo, sin embargo de que nos hacen hechar los bofes trabajando: con que no puedo menos de agradecer mucho el que hayas livertado á Dolores

ponia en olvido que, para tan sagrada obligacion, le retenia parte de sus haberes en la ausencia. Él en cambio daba su vida en holocausto de la patria con la abnegacion de un mártir, con el valor de un héroe, con la valerosa entereza de un CHURRUCA.

La nacion se ufana señalándole á las generaciones sucesivas; su país natal perpetúa en el bronce su memoria; la ciencia le rinde tributo de gratitud; Inglaterra saluda tan ilustre nombre, y la marina española le coloca entre sus timbres más preciados. ¡Dichosa la patria que tales hijos cuenta!

Pero no hay nacion de héroes; si el temple de alma de Churruca estaba á prueba de ingratitudes, la generalidad debia decaer ante injusto abandono. El Estado haríase muy pobre si confiaba que los ricos le segui-

---

de los apuros en que andaria para pagarte los 1356 reales que te los libraré yo luego que pueda: entre tanto, he encontrado en el Ferrol á un amigo rico, que socorrerá á Dolores con quanto necesite, y quedo tranquilo con haver asegurado yá su subsistencia decentemente. Estos son los trabajos de los que servimos al Rey, que en ningun grado podemos contar sobre nuestros sueldos.

Hace tres dias que estando moviendo los navíos en el fondeadero para ordenarlos de modo que no pudieran ser atacados, nos sorprendió el general Frances con la señal de prepararnos á dar la vela, saviendo que las fuerzas enemigas del bloqueo eran mui superiores: sin duda creyó encontrar oposicion en los Españoles para hecharnos las cargas, pero Gravina repitió la señal á los suyos afirmándola con un cañonazo, con lo qual quedó burlada su esperanza, y no verificó su brabata; al dia siguiente pidió junta de Generales Españoles con los Franceses, manifestó la órden que tenia del Emperador para salir en la primera oportunidad que se presentase, y se decidió que no estábamos en el caso: parece que el objeto es entrar en el Mediterráneo, pero lo veo mui dificil, si los temporales del invierno no dispersan ó debilitan las fuerzas enemigas; lo cierto es que nosotros seguimos nuestros preparativos de defensa, contra brulotes y toda otra tentativa, bien sea de bombardeo ó de ataque, que puedan emprender.

A Dios, etc..... dispon de tu afectísimo hermano.—C. Damian.»

Los miembros de su distinguida familia nos autorizan la insercion de estas notables cartas.

rian sirviendo por honor, y poco cuerdo creyendo que todos habrian de recabar la subsistencia de sus fortunas privadas. ¡Y la marinería! ¡Y sus mujeres é hijos! ¡Y el prest que retenia el gobierno para este fin!

Añádase á tal error el de los armamentos monstruosos é improvisados, difíciles de sostener y más aún de tripular, no ya por nuestra despoblada y antimarítima nacion, sino por la misma Inglaterra, y júzguese desapasionadamente si en las funciones navales no debíamos recoger el fruto de tamaños desatinos. ¡Ah! tanto es así, que al estudiar el pasado de nuestra marina, y ver que con iguales, y á veces con menores fuerzas se vencian algunos combates, no puede ménos de fijarse el ánimo en la abnegacion de aquellos hombres, que procuraban suplir con valor heróico las infinitas desventajas con que entraban en las funciones de guerra. Muchos suelen extrañar que nuestra nacion con aquellos colosales armamentos no haya sido siempre vencedora; á mí, triste es decirlo, sorpréndeme que no fuera en todo caso vencida, y más recordando que la política astuta de naciones más poderosas y hábiles colocaba nuestro pabellon en el blanco de las contiendas.

España era el caballero atento á la fe de sus mayores, que pacta sin recelar dolo y lidia sin ulteriores fines, al lado de un hidalgo cuya virtud la funda en el brillo de sus armas, y frente á frente de un astuto mercader, egoista, desconfiado, y siempre activo para medir su *generosidad* con el rasero de la conveniencia.

¿Cómo no habia de pesar nuestro carácter en guerras y en alianzas?

No nos duele el carácter distintivo; que por mucho que excite el desden de otras naciones donde sólo se aspira al bienestar material, nos coloca moralmente en alto puesto la íntima conviccion de que el hombre no

es todo barro; pero lamentemos en el alma que aquel caballero fuese en toda época tan mal guardador de lo suyo, tan confiado é imprevisor, que aplazase para *un mañana* sus resoluciones más perentorias, que sostuviese con rentas inseguras un fausto imposible en precarios períodos, que no acortara sus necesidades á compás que sus réditos disminuian, y por último, que mantuviese manos extrañas para elaborar los primeros productos cosechados en el suelo de sus dominios.

Hé aquí lo que nos reduce y posterga, lo que nos trabaja contínuamente y ha ocasionado los funestos errores que en estas desaliñadas líneas se mencionan, conduciéndonos á impotencia marítima, tanto más real y triste cuanto más se ocultaba la forma con el número de buques.

Si nos hubiéramos limitado al mantenimiento de fuerzas proporcionadas, y los gobernantes no hubiesen roto una y otra vez las leyes de la matrícula; si hubieran dado oidos á las contínuas quejas de los intendentes y á las amargas reclamaciones de los demás celosos funcionarios del ramo; si no hubieran hecho abandono injusto de toda la marina convirtiendo á sus hombres en enjambre de *galoneados* párias, real corporacion de *pordioseros*, que encastillados en la vergüenza morian de extenuacion, ó mendigaban un pedazo de pan al son del *hambre* que, repito, era siempre el horrible metrónomo de sus querellas; si á todo esto, en fin, hubieran puesto remedio y pagado sus haberes á la marinería licenciándola al término de sus plazos, lo que en verdad sólo constituye el cumplimiento de una sagrada obligacion, hubieran tenido nuestras armadas tripulaciones honradísimas, expertas y pundonorosas, como son las que hoy tripulan nuestros buques, por-

que se cumple al matriculado las cláusulas de su compromiso.

La marinería de hoy es dechado de pericia y honradez, y de ello tendria el país la prueba si visitase los buques del Estado y presenciara sus ejercicios, sus maniobras, la organizacion de sus equipajes, su esmerada policía, y sobre todo los actos de abnegacion del marinero, de esa individualidad desheredada de todo elogio á quien con júbilo y cariño saludo en estas líneas, haciéndome ciertamente eco de toda la corporacion. Mucho contribuye, se dirá, la plausible cordura de los comandantes y oficiales, que atendiéndolo con afanosa solicitud, interesándose siempre por su conservacion y mirándolo en ciertos casos como á individuo de su propia familia, han sabido adquirir el respetuoso afecto de las tripulaciones y logrado conciliar el cumplimiento del mejor servicio con el trato más suave; pero obsérvese que esto es consecuencia y no causa, y de aquí que el verdadero mérito deba buscarlo en la marinería. Todos y cada uno de los oficiales, así superiores como subalternos, serán testigos y muchos parte, en mil actos de abnegacion, ya del oficial hácia el marinero, ya del marinero hácia el oficial, que demuestran afecto recíproco de utilísima conveniencia.

Esos castigos duros, ese contínuo azote, que desgraciadamente era en otro tiempo la llave de la subordinacion, no existe sino en la mente de los novelistas; y si álguien quisiera recordarlos, desarmaria su furor el honrado proceder de unos equipajes, que, lo diré mil veces, colman las prescripciones de la más rígida ordenanza.

Mas prescíndase de la marina del Estado para fijar la vista en su hermana la del comercio, cuyo personal,

así en su baja como en su alta esfera, así sus marineros como capitanes y pilotos, constituyen una clase digna de los mayores elogios. Las tripulaciones enaltecidas por su honradez, por su destreza marinera y por su buena conducta; los capitanes por su pericia, por el dilatado conocimiento que tienen de su profesion, y por una delicadeza en el manejo de los grandes intereses que se les confian, tanto más plausible cuanto es exígua la recompensa y mezquinos los sueldos que disfrutan en comparacion del trabajo duro, penoso y arriesgado que se les exige. ¡Clase benemérita, cuyas penalidades y sacrificios no se acaban de comprender en este país, porque no se aprecia en todo su valor la utilidad que reporta al Estado!

Contemplemos, en fin, con mirada retrospectiva esos entrepuentes donde pululaban confundidos los presidiarios con los malhechores, y cuando no, los pastores, arrieros y vagabundos con otra gente más ó ménos buena, pero cuya violencia en el servicio falseaba todas sus buenas condiciones exacerbando las malas; meditemos sobre la malévola y heterogénea condicion de los equipajes; y al buscar el orígen de este feliz cambio, nunca se diga es la época, sino la institucion, que fomentada cual corresponde, produce el fruto en que se funda la primera ventaja que la marina de hoy obtiene sobre la de ayer.

La una, incomparablemente mejor que la otra en sus varias faces y en todos sentidos, lo es más que en nada en la marinería, cuya reputacion creeríamos ofender con la sola idea del paralelo. Mas al decir en todo, debimos exceptuar á los hombres que formaban su corporacion, que así por la valía que la muerte presta como por la justa fama con que supieron inmortalizar sus nombres, es venerada su memoria y reco-

nocida con grata justicia la superioridad por los de hoy, hijos de una época de transicion en que la instabilidad de todo, áun dentro de la misma vida, infunde pena al espíritu, desaliento al ánimo, vacilacion en las resoluciones y duda en el éxito de las obras, cual si hubiéramos nacido para ver alzarse tristemente á lo porvenir sobre el derrumbamiento de todo lo pasado.

Al evocar á los Navarros, Ulloas y Juanes; Churrucas, Escaños, Valdés y Gravinas; Galianos, Grandallanas, Císcar, Malaspinas, Mendozás, Vargas, Sanz, Navarretes, y otros muchos que aparecen á nuestros ojos con la alteza de la tumba y circuidos de la aureola del saber, nos sentimos inclinados á exclamar, humillada la mente por la emocion de honrosos recuerdos, oprimido el espíritu por el de una generacion que presumiendo de ciencia se remonta en alas de procaz osadía, abatido el ánimo por luctuoso presentimiento, y con la honda melancolía del que pone los ojos en lo pasado sin confianza en lo venidero: *Sean vuestros nombres el timbre de nuestro blason. Ampare á nuestra pequeñez vuestra* GRANDEZA.

PARTE SEGUNDA.

PARTE SEGUNDA.

SERVICIO EN LAS ARMADAS DE HOY.

I.

VIDA DEL MARINERO Y COMPARACION CON LA DEL SOLDADO.

Si todo lo expuesto en la primera parte no fuera suficiente para aseverar que la marina aparece en nuestra nacion como ramo exótico, y una sola mirada sobre la posicion geográfica de la capital del reino no confirmase este juicio sin recurrir á lo pasado, ni á la historia de ayer, ni á los sucesos de hoy, bastaria por última prueba recordar algunos escritos sobre asuntos propios del ramo que han circulado en nuestro país, cuyos autores, habituados á marchar con envidiable soltura por toda especie de terrenos, tuvieron la desgracia de no discernir la limitacion de la tierra firme y del elemento líquido, y colocando argumentos sobre el mar, como si los acumulasen en el continente, fuéronseles á lo profundo por falta de condiciones hidrostáticas.

Uno de tantos y el de más bulto, es el que comparando la clase de vida del soldado de tierra con la del

soldado de mar (1), regala al primero los mayores peligros, privaciones y penalidades, para hacerle más digno de recompensa; y cediendo despues, en gracia á la *armonía*, el incontrovertible derecho que se funda en la mayor paga al mayor trabajo, dejarlos en perfecto nivel, así en haberes como en tiempo de servicio.

Hasta aquí podrá objetarse que semejante paralelo probará tan sólo la poca competencia de una persona sobre el asunto que escoge para tema de sus escritos, y cada cual es completamente libre de escoger los que le plazca y de tratarlos como mejor le cuadre; pero cuando esta teoría encuentra eco entre los círculos ilustrados de un país y se propone como válida, no ya á la opinion, sino para los efectos de una ley, ¿no se convierte en la más irónica acusadora del error que campea en quien la proponga, y de lo desconocida que es para el país que la escucha?

Dicho lo que entraña el párrafo preanterior á la faz de una potencia marítima como Inglaterra, Holanda ó los Estados de la América del Norte, quedaba refutado por sí mismo; pero aquí, donde son pocos los que conocen la vida del marinero, y todos ó la mayor parte saben apreciar la del soldado, se hace preciso describir aquella para que la verdad culmine siempre en las apreciaciones de la opinion, ya que los aludidos escritores no lo han hecho, como era lógico, á fin de no dejar en el aire sus premisas.

No podria apreciarse debidamente la diferencia entre el servicio llamado *de mar* y el de tierra, sin descender

(1) Con esta denominacion genérica significo al marinero; y aludo en este punto á un folleto titulado:—*El general y el almirante, el soldado y el marinero;* y en los que siguen, á todos los que hayan escrito en el mismo sentido.

á algunos detalles, y comenzar el paralelo entre el quinto que voluntariamente sale del cuadro para servir en las colonias, y el marinero que, convocado por su turno, ingresa en el depósito de un arsenal; porque la organizacion de la armada y el estado constituido de la nacion, obliga á este último á servir la mayor parte del tiempo en las provincias ultramarinas.

Seis años es el período que fija la ley (1) para el servicio del soldado en Ultramar, prefiriendo con harta sabiduría al que voluntariamente se avenga á verificarlo fuera de la madre patria; y apenas pone el pié en el punto de su destino, descansa por determinado tiempo de las fatigas del viaje en uno de los puntos más sanos del país, donde á la vez vaya su naturaleza acomodándose paulatinamente á los rigores del clima. Su traje, los cuarteles para su morada, los alimentos, el detalle de su servicio, todo es con justísima razon adecuado á la temperatura normal de la colonia donde lo presta.

En tierra, así en Ultramar como en la Península, consume alimentos sanos y frescos, pasea por las tardes hasta cierta hora de la noche, habita con holgura y relativa comodidad, duerme sueño tranquilo y reposado, y todas sus penalidades, en situacion ordinaria, se reducen á las horas de centinela en noches más ó ménos frias, abrigado con buen capote, y á cubierto á veces de la intemperie en una garita.

Veamos ahora la vida del marinero desde que es convocado en su respectivo distrito: cuando esto acontece sale á pié del pueblo de su residencia hácia la capital

(1) Recuérdese que esto está escrito en 1845, desde cuya época ha variado la ley del servicio militar; mas esta circunstancia en nada desvirtúa la comparacion ni los demás detalles del paralelo.

de la provincia marítima, si no hay buque que lo traslade, y de la provincia á la capital del departamento, en cuyo depósito ingresa por la clase inferior. Va en seguida á formar parte de la dotacion del primer barco que deba salir, ya sea para un puerto de la Península, ya para alguna de las colonias ó para cualquier punto del globo.

Nuestras posesiones de Ultramar situadas en la zona tórrida, é imperando en ellas un clima mortífero ó malsano, advierten al hombre del riesgo que corre si por medio de prudentes precauciones no lo evita; y si por causa tan justa deben tomarse y se toman en tierra todas las que son posibles para conservar la salud y proporcionar á la vez ciertas comodidades al soldado, cuya vida siendo preciosa para la humanidad tiene un precio infinito para la patria, en la mar no son posibles ni las comodidades ni las precauciones.

En el servicio de mar es donde el hombre afronta los peligros, y sufre exageradamente todas las molestias del clima. En un vaso de exíguas dimensiones con relacion á los séres que lo pueblan, recibiendo directamente los rayos de un sol abrasador, respirando una atmósfera viciada por el hálito de la muchedumbre, impedido por lo comun su cuerpo de adquirir sus dimensiones naturales, subordinada siempre la comodidad y la higiene á la buena marcha, al fuego de la artillería, á la prontitud de la maniobra y á las buenas propiedades del vaso que le sirve de morada, cuyos fines son siempre opuestos al bienestar del individuo, es donde el ciudadano, verdadero mártir de sagrada obligacion que la patria le impone, tiene un derecho incontrovertible á la solicitud y á los cuidados de la patria, que, madre de todos, debe mirar á todos sus hijos sin diferencias de ninguna clase; y para ser justa,

pagar á cada uno en relacion con los sacrificios que le exige. Y lo que exige al marinero no es esto sólo, no; lo anteriormente dicho no es la reseña, ni siquiera el bosquejo de su estado normal; no es sino el prefacio de una vida dura, trabajosa, sembrada de peligros, llena de privaciones y de azares, y nunca bien recompensada.

Un pequeño pedazo de lona suspendido por unas cuerdas de la *techumbre* (1) le sirve para reposar sus fatigados miembros de las faenas del dia; un pedazo de pan duro y sin levadura, tan ingrato al paladar como apetitoso es su nombre, otro pedazo de tocino crudo y un potaje sazonado á veces con la espuma de las olas, han de bastarle para su manutencion; en otro pedazo de lienzo debe envolver sus vestidos, y esclavo por necesidad del aseo y de la policía, tiene imprescindiblemente que sufrir contínuas molestias hasta en los pocos ratos de solaz que tal clase de vida le brinde.

Ocupadas en puerto las horas de la mañana en la limpieza del buque, las de mediodía en los ejercicios doctrinales de cinco armas diferentes, y las de la tarde en los de maniobra, quédale á la puesta del sol un poco de tiempo para recordar á su familia lamentándose de su ausencia y de su contínua movilidad, que no le permite en muchos casos ni áun el consuelo de recibir una sola carta de los suyos, ó para entregarse á distracciones que no distraen y á diversiones que no divierten, porque hastiado de ver las mismas caras, anhela otros objetos; y *dos veces al mes* son las únicas en que le es

(1) No dirigiéndose este escrito á personas de la profesion, porque cualquiera que la ejerza sabe sobradamente todo lo que en él se dice, he creido conveniente eliminar el tecnicismo. De otro modo podria álguien ignorar que los *cáncamos* y *baos* y *bolinas* y *cois*, son ganchos y maderos á manera de vigas, y cuerdas de piola y camas *sui generis*, que darian motivo á Hoffman para ver un vencejo en cada marinero dormido.

lícito pasear un rato por las calles de la poblacion en cuyas aguas se halle surto el buque.

Y esta es la situacion más cómoda y el más apacible estado del marinero. En la mar varían las circunstancias, y tiene por tanto que variar la clase de vida. No hablemos de esas navegaciones más soñadas que factibles donde no hay peripecias, ni vientos frescos, ni chubascos, ni otros mil incidentes ocasionados al riesgo y precursores en algunas circunstancias de inmediato peligro; que tales sueños sólo se cobijan en la mente de los trovadores, y esto, cuando así conviene para el asunto de sus baladas. La vida de mar, lo repito, es siempre dura y trabajosa, llena de privaciones de todo género, ocasionada á los mayores y más imponentes trances, y muy á propósito para matar el corazon humano á fuerza de lo que le obliga á sentir.

No expondré la contínua zozobra del que abrumado en toda la navegacion con una responsabilidad enorme, pesan sobre su espíritu quinientas ó mil vidas, y sobre su conciencia el resultado trascendental de sus menores disposiciones. ¿De qué servirian mis palabras? La responsabilidad inmensa del comandante de un buque y todo lo que de ella se deriva, como la agitacion de su ánimo en ciertos períodos, su sentimiento por la avería más insignifiante, y su profunda pena si por acaso pierde algun hombre, son cosas que sólo pueden comprender los de la profesion, y para ellos no se trazan estas líneas, por lo cual seria ocioso que mencionase la que en relacion con la categoría pesa sobre cada uno de los que abordo se hallan. Contráigome solamente al marinero, á ese sér que á más de las privaciones, penalidades y contínuos y pesados trabajos inherentes al que navega, expone su vida todos los dias, todas las noches, todos los momentos en que tiene que trabajar

por los altos en cualquiera de las maniobras que sean necesarias para la buena marcha, seguridad ó salvacion del vaso que tripula.

En noche helada, oscura y tormentosa, rodeado de montañas de agua que bullen con horrible estrépito ó por su excesiva mole revientan y forman gigantescos penachos, tan pronto el buque en la cúspide de una, tan pronto sumido en el fondo del abismo, con balances tan rudos como violentos son los embates de las olas, toma el marinero la tabla de jarcias, remóntase en medio de terribles vaivenes á una altura en que las oscilaciones son mucho mayores, apoya sus piés en un débil cabo, y venciendo el horror del instinto, sale por la verga para sostener una lucha tanto más terrible, valerosa y abnegada, cuanto que allí nada se ve, ni se oye más que un ruido constante y atronador: ni hay voces que le estimulen á la pelea, ni ojos que puedan presenciar el tremendo combate, ni gloria para su triunfo, ni aplauso para su heroicidad: allí, por último, se halla solo frente á frente con su obligacion y ante un enemigo tan majestuoso, que se encuentra el hombre engrandecido: si el marinero sucumbe, su memoria queda sepultada en el misterio; si triunfa, sólo cumple con uno de sus deberes.

La vela henchida por una ráfaga, y el viento escapando de su bolso por las oscilaciones que en todos sentidos agitan al buque, produce incesante gualdrapeo, ruido atronador y sacudidas tan horribles en la verga que la sostiene y donde el marinero se apoya, que pone á prueba toda la agilidad, la fuerza y el material desarrollo de que es susceptible la musculatura humana. Si cae sobre la cubierta, ¡desgraciado de él! si en el mar, ¡quién lo salva! si no cae, ¿quién le asegura de un golpe que lo inutilice para siempre, y matán-

dolo sin morir lo suma en dias miserables de contínuo padecer? El marinero debe, sin embargo, aferrar aquella vela y salir hasta el extremo de la verga; y convertido en instrumento de su obligacion, lucha hasta exceder casi las facultades del hombre, y vence ó queda vencido; pero en ambos casos no ha hecho más que satisfacer una de las necesidades ordinarias y frecuentes de la vida de mar.

Si se estima esto inverosímil apelo á todos los navegantes; si exagerado á todos los marineros; si verídico á la conciencia de los que juzgan el servicio en tierra más trabajoso que el de mar, y á la buena fe de los que opinan por la *ventajosa* sustitucion de un hombre extraño al elemento, con otro que en la mar ha crecido; de uno que sólo para vencer el mareo necesitaria largo período, el tiempo de su servicio para acomodarse á costumbres reñidas con su propia organizacion, y toda su vida para habituarse á azares rechazados por el instinto, con otro familiarizado con sus amenazas, y que al entrar en un buque pisa ya la cubierta con la firmeza que origina la costumbre; del matriculado de mar, en fin, con el quinto del reemplazo del ejército.

Pocas son las tempestades, raros los huracanes, se dirá; pero pocas son las navegaciones de consideracion durante las cuales no se experimentan tiempos adversos ó vientos duros, sin que á tal intensidad sea preciso que llegue, para que se verifique el cuadro que más arriba queda pálidamente bosquejado.

Hasta aquí uno de los casos normales de la vida de mar, donde el marinero arriesga su existencia más que el soldado en campaña, con la diferencia de que éste soporta una campaña siempre que navega, y aquél

puede fácilmente no haber experimentado ni una sola en todo el tiempo de su servicio. No he hablado de las privaciones contínuas en que se halla de buenos y sanos alimentos, y careciendo su espíritu de un alimento más necesario aún: no aludo á las dulzuras del hogar, porque tampoco el soldado las disfruta, sino á las que presta el interés cariñoso, la plática, los desvelos durante una dolencia de la que ha de ser madre de sus hijos, ó el auxilio posible de su propia madre en casos extremos de la vida, de todo lo cual se halla el navegante privado más que ningun otro.

Tal vez se diga en este punto. . . . . *razones pueriles, tan pueriles como los sentimientos en que descansan.* . . . . Y el corazon humano, ¿no es la tierra donde vegeta eso que llamamos *puerilidades*, y que en realidad constituye la parte más inherente á nuestro sér? ¿Hay algun hombre que en determinados momentos se muestre superior á los arranques espontáneos que originan esas puerilidades? y si hay quienes los ahoguen para merecer el dictado de sabios, ¡desgraciados los sabios que desconocen que el hombre es hijo de mujer, y de mujer flaca! . . . . .

Pero ¿se quiere prescindir de este punto?..... Pues mencionaré algunos de los mil accidentes de la vida de mar, buscándolos, no ya en esas noches tormentosas que la naturaleza se muestra imponente, y pareciendo desquiciarse bajo el peso de elementos que se desencadenan, arranca del corazon de los cristianos ferviente súplica dirigida al trono del Altísimo, para implorar misericordia en gracia á los pobres navegantes; no; porque en ello ve todo el mundo el peligro, todos habrian de confesarlo, y por aquellas mismas preces lo conocerian, sin poderlo definir, hasta las personas que nunca han tenido ocasion de dilatar su vista por la

inmensa superficie de los mares (1). Busquémoslos en esos dias que el sol luce radiante sobre fondo de intenso azul, y sus límpidos rayos descomponen los verdes matices de los campos en mil colores que extasían nuestros ojos; en esos que se respira atmósfera pura, y la brisa, vivificando los árboles, lleva el regocijo á los sentidos, y los sentidos al corazon; en esos, en fin, que la naturaleza entera parece obedecer á una sonrisa del Hacedor Supremo, y la cariñosa madre, y la tierna esposa deponen las zozobras de la ausencia, para dar lugar á la esperanza de una próxima entrevista, y acariciar en sus almas el instante de un abrazo soñado desde el segundo dia de la separacion del hijo ó del esposo; instante bendito que sólo pueden comprender aquellos que lo han gozado, y que por ser de dicha pura es el menor de todos; momento fugaz, porque de otra suerte el espíritu no cabria en la materia, y de imprimir su sello en el alma no daria espacio á ningun otro sentimiento que la manchase.

Ficcion, dirán algunos apartando el escrito de sus ojos, sin reparar que cometen la blasfemia de confundir la ficcion, que es hija de la mente, con los sentimientos más puros y verdaderos del corazon del hombre. *¡Ficcion!* ¡Como si el cuerpo viviera por sí solo, ó todo se redujese al bienestar material! ¡Como si éste pudiera existir sin el alimento del espíritu! ¡Como si una madre no fuese la vida de nuestra alma! ¡Como si la madre de nuestros hijos, cuando es buena madre y buena esposa, no fuese la mitad de la existencia! ¡Como si nuestros hijos no fuesen los resortes de nuestras acciones, los impulsos de nuestra alma, las vidas

(1) Más de las nueve décimas partes de la poblacion de España se halla en este caso.

de nuestra vida! ¡Oh! los que tal nieguen no pueden conocer el encanto que entrañan los nombres de madre, hijo, esposo y padre, que son los pilares mágicos de ese palacio del alma llamado hogar. Y puesto que los marineros tienen madre é hijos y abrigan sentimientos, más ó ménos toscos segun la educacion moral que hayan recibido, pero más puros á veces y ménos expuestos á la influencia de educacion licenciosa, que los de que hacemos alarde nosotros, los que nos llamamos personas cultas, si la cultura la ha modelado la emponzoñada lima de una falsa civilizacion; prescindamos de los reparos de los estóicos, para continuar el discurso hasta su fin.

Pues bien, en esos dias que predisponen al alborozo, y desecha todo temor la madre del marinero por suponer seguro al pedazo de sus entrañas, puede fácilmente correr el hijo uno de los muchos azares propios de su carrera, no previstos por el entendimiento, pero enteramente subordinados á la realidad. ¡Quién asegura que no se halle empeñado en una costa sembrada de peligros, ó extenuando sus fuerzas para desalojar el agua que señorea su encallado buque, ó multiplicando sus esfuerzos para extinguir las llamas que hacen presa de su casco, ó sufriendo el contagio impres-

cindible de mortífera epidemia, ó falto de provisiones y mermada su racion de agua, capeando un viento duro que le aleja del punto de su destino, ó en calma sobre la tersa superficie, padeciendo los rigores del hambre y los tormentos de sed devoradora, sin adivinar el término de tan horrible situacion; y para mayor sarcasmo y como gran enseñanza de filosofía, repletas tal vez de miserable oro las arcas del buque que presiente ha de servirle de panteon en el misterioso seno de los mares! Y en una y en otra y en todas las situa-

ciones, recordando que sus azares, privaciones y peligros son ignorados del mundo, no comprendidos por sus conciudadanos, desapercibidos para el resto de los vivientes, y quizás tambien para la patria.

Tal es la humana condicion, que donde no vea relucir el acero y correr la sangre á raudales, y dominar en son de guerra, talando mieses, arrasando moradas, asolando todo, y sembrando el espanto por medio del fuego, la devastacion y la ruina; donde no aparezca un Atila, un Xerxes, un Alejandro ú otro de esos azotes de la humanidad, que en alto la vencedora espada y seguido de sus guerreros pise leyes y unza al carro de su ambicion las espantadas muchedumbres, no ve gloria nuestro mísero linaje, ni encuentra mayor móvil de su entusiasmo, á semejanza del hombre-individuo de los países orientales, cuando admira el vigoroso empuje y mágico efecto que imprime en la turba el palo del *dragoman*.

Y sin embargo, el *vine*, *vidi*, *vici* del más ilustre de los guerreros, es inferior al *plus ultra* del más ilustre de los navegantes, porque no tuvo tan amarga y sostenida guerra el que con hombres peleaba contra hombres, que el que sin hombres luchó contra la obstinacion de la ignorancia, contra la insufrible pertinacia de la ciencia, contra la irritante sonrisa de la duda; y conseguido este primer triunfo, tuvo que luchar contra los hombres para disponerse á vencer á los elementos.

Hasta el valor que el marinero ha de tener en sus funciones de armas, es de muy distinta especie que el que pudiera desplegar en tierra en un desembarco ó en las batallas á campo libre.

¿Quién al oir el eco marcial de las músicas militares,

el continuado tiroteo de las guerrillas, los gritos de carga de los combatientes, el ronco estampido de los cañones; y al ver por una parte el resuelto ademan de batallones cerrados que cargan á la bayoneta, por otra los formidables escuadrones que en impetuosa carrera se precipitan sobre el enemigo cual masas vivientes impelidas por el genio de las batallas; aquí las baterías que se mueven con presteza cambiando de posiciones; allí regimientos enteros que trepan por una colina con menosprecio de las balas que salen de su cumbre; más allá un hombre desnudo el acero y desplegada la bandera que simboliza el honor de la nacion, asaltando una brecha á la cabeza de mil séres, que á la vista de aquel emblema, y excitados por el movimiento, y aturdidos por los disparos, les circula la sangre con febril rapidez y añaden vida á sus propias vidas; y aquí y allí, y en todo el campo de la lucha, hendiendo el aire con infernal silbido los desordenadores cohetes y atronando el espacio la explosion de las bombas, el sonido de las cornetas, las voces de los que mandan, los gritos de los que combaten, el relincho de los caballos, el redoble de los tambores, el rodar de las baterías, el chocar de los aceros, el confuso, marcial y delirante estridor de las batallas, que enardece la sangre del hombre y llena de entusiasmo el corazon de los héroes!..... ¿Quién al presenciar esta escena imposible de ser descrita, respirando una atmósfera saturada de pólvora y levantándosele por momentos el corazon con los vítores á la patria, no sentiria vivos deseos de tomar parte en aquel espectáculo? ¿Quién en medio de tal confusion puede fijar sus ojos en el hombre que á su lado muere, ni escuchar los lastimeros ayes del herido, ni parar mientes en el postrimer lamento del moribundo? Y si por acaso los ha fijado, ¿quién que vea

aquella sangre hermana no precipita su carrera buscando sangre enemiga que verter? ¿quién en aquella hora no es presa de un delirio, de un vértigo, de una excitacion bélica, si se me permite la frase, de una cosa, en fin, que pudiéramos llamar *plétora de rabia*, y que sólo extingue la muerte ó el supremo cansancio de los miembros en fuerza de matar?

Pero ¿quién al ser testigo del aspecto imponente que presenta un buque, y del silencio sepulcral que en él reina en los momentos precursores de un combate, no adivina que la escena que ha de ofrecerse á sus ojos debe participar del terror que impone la muerte cuando en silencio se la aguarda?

Ve cubiertas las baterías de séres humanos inmóviles en sus respectivos puestos; unos á lado y lado de los cañones; otros en medio de la crujía sosteniendo en sus brazos los cartuchos que han de llevar la destruccion al enemigo, y pendientes de sus manos unos haces de filástica deshilada (1) que han de servir para empapar la sangre de sus semejantes, ó la suya propia: más allá, colocadas de trecho en trecho, tinas repletas de arena para evitar que los vivos resbalen su planta en la sangre de los que vayan muriendo: abajo, en otro compartimiento donde apenas penetra la luz del dia, distingue á la débil que refleja un opaco farol, un pequeño grupo rodeando una mesa, sobre la cual, ó á sus piés, hay cuchillos más horrorosos que los cuchillos que matan, sierras que hielan de espanto el corazon de los héroes, agujas á cuya sola vista se cree punzada la imaginacion, compresas, hilas, estopas, vendas, lienzos, varios pomos de cristal, camillas,

(1) Lampazos.

tenazas, torniquetes y otros útiles, remedando el todo un trasunto de los tormentos inquisitoriales. Si á otro lado se dirige, encuentran sus ojos un grupo más pequeño, del cual se destaca un sacerdote revestido de estola, rodeado de los atributos de nuestra sacrosanta religion, en sus manos la taza de los santos oleos, y enfrente, entre dos luces tristes y más tristes por el talco que las resguarda, una sàgrada imágen del Dios-hombre en la Cruz. Ofrécese, por último, á su vista un espacio mejor ó peor iluminado, pero siempre lo bastante para distinguir un anaquel cubierto de centenares de jarras de cobre llenas de pólvora, amenazando pulverizar el buque al primer descuido; y en otro lugar bombas cargadas, mechas encendidas, fulminantes, tarros de luz, frascos de fuego, y otras mil materias incendiarias para combatir al enemigo, si ántes no son víctimas de sus efectos los que de este modo pensaban utilizarlas.

Una detonacion retumba en el espacio rompiendo aquel silencio, que momentos anteriores era tan sólo interrumpido por el rechinar de las maderas en los majestuosos balances del buque: siguen á aquella otra, otra, y otras muchas, hasta formar un ruido prolongado y rimbombante que ensordece á los actores del drama que se desarrolla en el interior de cada buque, dejándolos envueltos en denso humo que se eleva en espesísimas columnas.

Trascurrido este primer momento, cuando los intervalos entre las detonaciones permiten percibir otros ruidos, y la mirada puede atravesar el humo que dificulta la respiracion, se ven, y se oyen, y se tocan los primeros efectos de aquella lucha de titanes; y penetrando más luz por los claros que han abierto los proyectiles, contribuye á aumentar el horror de aquel ter-

rible cuadro. La artillería no juega con la misma prontitud que en el principio, porque mermado el número de los que la servian por las balas, por las astillas, y á veces por la espontánea explosion de las mismas piezas, no pueden los vivos redoblar sus esfuerzos hasta el punto de suplir el de los que, ya cadáveres, ó moribundos, ú horriblemente mutilados, se revuelcan en su propia sangre al pié de los enormes cañones con que batian al enemigo.

De pronto se oye un estrépito de distinta especie que cimbra al buque y lo escora sobre una de sus bandas; y á poco, los desgarradores ayes, los gritos horribles y las tremendas imprecaciones de los que han sido víctimas de la caida de uno de los palos, se confunden con las imprecaciones, con los gritos y con los ayes de los heridos por el fuego. El estrechísimo ámbito de las baterías, ofrece por donde quiera horror, desolacion y muerte. Cadáveres hacinados en las crujías, y en revuelto monton con los heridos para que no estorben á los que siguen combatiendo por la honra de la patria; miembros humanos palpitantes aún, incrustados en las maderas ó á corto trecho del tronco donde vivian; hombres que conducen á los moribundos hácia el sitio donde se halla el médico ó el sacerdote, y adonde los grupos llegan si las balas no los encuentran en su trayecto; otros que se precipitan hácia las escotillas para tomar los cartuchos de pólvora; algunos que cubren con arena ó empapan con haces de filástica los sangrientos charcos que enrojecen la cubierta; y mientras tanto, la sangre mezclada con el agua y con la arena y con la pólvora vertida, corre con los balances, y despues de teñir los piés de los combatientes, sale por los imbornales, haciendo aparecer al buque como trasunto de un mónstruo que se desangra.

¿Quién podrá sentir aquí el chispeante entusiasmo de las batallas campales: aquí donde todos los horrores de la guerra se desarrollan en tan estrecho ámbito: aquí donde impasible y á pié firme se perciben, sienten y palpan los estragos de la lucha más tremenda, sin ver la cara, ni los hostiles movimientos, ni las amenazas, ni los ademanes insultantes del enemigo que tanto excitan á la pelea: aquí donde las mismas materias que defienden de la mar se convierten en armas agresivas y más destructoras aún que las balas del enemigo, y donde los brios de los combatientes son por necesidad ahogados dentro del pecho si la funcion no termina por el abordaje? ¿Quién podrá sentir aquí el calor de las batallas, ni el arranque impetuoso hijo del movimiento, ni la temeridad que produce la emulacion, ni ninguno de esos delirios que impulsan al hombre hácia hechos ruidosos, por la admiracion de sus semejantes, por la recompensa inmediata, por la fama póstuma, ó por el innato deseo de dejar un nombre?

Aquí donde el valiente no puede avanzar, ni huir el pusilánime, ni arrojarse el temerario sobre el enemigo, ni imprimir ninguno á su cuerpo la pasion ó el sentimiento que domine á su espíritu: aquí donde se muestra la muerte bajo sus más horrorosas manifestaciones, y lucha con la vida en reducidísimo espacio, aquilatándose el valor por la serenidad: aquí donde no hay multitud de espectadores que aplaudan los hechos de verdadero mérito, ni esperan los vivos las entusiastas manifestaciones del triunfo despues de la batalla, ni tienen los muertos otra tumba ni otra sepultura que el misterioso seno del Océano: aquí, por último, no puede tener el hombre otro móvil sino el pundonor y la honra de la patria para afrontar de modo impasible una muerte desastrosa, oscura, ignorada del mundo, y

nunca bien comprendida por sus semejantes la abnegacion que hasta su fin le condujera.

En resúmen, si un efecto moral puede reconocer causas físicas, el valor del hombre en los campos de batalla está alimentado por el movimiento, la confusion, la variedad, el impulso de la carrera y otros mil accidentes excitantes de los sentidos; y auméntanlo contínuamente la ostentacion del valor, los aplausos del momento, la admiracion de las masas y los halagos del triunfo durante la misma refriega.

¿Y en la mar? Ya lo hemos visto: pero no se concrete el símil á las funciones de armas, que en éstas, si no aplausos y excitacion para llevarlas á cumplido éxito, cabe al ménos gloria póstuma: extiéndase á la posibilidad de que en lo más encarnizado de un combate tercie un enemigo comun tan poderoso y terrible, que obliga á los hombres á deponer sus furores para afrontar la tremenda lucha. Ya el hombre no es contrario del hombre, sino de los elementos; ya no defiende á la patria, sino que se defiende de enemigos ante los cuales aparecen muy pequeños los que poco há le combatian; ya, por fin, no es el guerrero que habia menester de cañones para pelear; es un combatiente de otra índole, que para luchar le estorban los cañones.

Allí, en medio de inmensas olas, rotas sus cúspides en hirviente espuma que amenazan sumergir la frágil embarcacion, sirviendo de punto de contacto en la lucha de dos elementos que parecen disputarse la primacía del poder, soportando materialmente sobre su cabeza el peso de abigarradas nubes, y con unos cuantos hombres por testigos de sus hechos y auxiliares de sus maniobras, es donde el navegante quisiera un recuerdo de sus compatricios y una sola mirada de la patria. Allí, con algunos testigos cuyas amenazadas vidas

tienden á atribular más su ánimo, extenúa sus fuerzas, emplea todos los medios posibles para vencer, imagina todas las maneras de combatir; mas si en la lucha ha agotado sus últimos recursos, y ve que la mar enseñoreando su buque barre cuanto encuentra y arrebata á sus compañeros que para siempre quedan sepultados en el misterioso abismo, entónces, si conserva su ánimo, es sólo para pesar su pequeñez, lo estéril de su éxito si intenta la defensa, lo oscuro de su triunfo si por acaso vence, lo misterioso de su muerte si sucumbe, lo horroroso de su fin si se retarda.

Si para comprender la fuerza y efectos destructores de un temporal, que es la verdadera batalla del navegante, se necesita haberlo experimentado y ejercer la profesion, para convencerse de que la tormentosa movilidad del buque, el viento, el agua, lo resbaladizo de la cubierta, la atmósfera que respira, todo se auna y le combate; para apreciar el estado del ánimo en ciertas ocasiones, basta sólo discernir entre los caminos que conducen al último término. ¿Y quién no comprenderá la situacion de un hombre ante una muerte estéril, oscura y angustiosa, que la espera, que la ve venir, que se acerca, que casi la toca y que no acaba de llegar?

Expuestos algunos de los casos de la vida de mar, donde el peligro, los sufrimientos y privaciones se disputan sus preferentes lugares, reclaman ahora su insercion aquellos que forman el servicio ordinario del marinero de un buque de guerra.

Un mal tiempo avería los víveres, é inutiliza ó deteriora ó moja la ropa; y es de advertir que si no son frecuentes los huracanes, son repetidos los casos en que el agua del mar penetra en el buque. El marinero, que

tanto de noche como de dia permanece sobre cubierta á la intemperie, manteniendo su guardia por espacio de cuatro horas, sufre durante dicho período, así los rociones de la mar como el agua de las nubes, así la nieve como el hielo ó el granizo, así los abrasadores rayos de un sol tropical como el helado cierzo de las zonas septentrionales. Ni que le sofoque el calor, ni que se moje la ropa, ni que tenga ateridos sus miembros, no baja á mudarse de vestido si alguno le queda enjuto, y á mudárselo con luz artificial cuando tripula un buque de gran porte, hasta que trascurre el período de su guardia; y no bien ha conciliado el sueño y absorbido por sus poros toda la humedad del traje (1), sube de nuevo á la cubierta, y continúa desafiando los rigores de la intemperie, distrayendo el ánimo con una cantinela cuyo metrónomo es por lo comun el viento, pues á compás de éste acelera ó retarda el de su interminable estribillo, y pensando tal vez en medio de su monótono cantar la vida á que su vocacion le reduce, y la distinta que soportaria si como su hermano ó su paisano ó su amigo hubiese servido al Estado en tierra.

Y el efecto de la comparacion continúa en todas sus ocupaciones, en todos sus actos, en todas las faenas de su servicio. El descanso que le aguarda tras noche tormentosa es un trabajo mecánico, fatigoso y duro. Antes de que el sol alumbre se le ve desnudo de piernas y llenas de menuda arena sus plantas, baldeando las cubiertas despues de haberlas frotado con una piedra y escoba de mimbres: descansa de esta limpieza emprendiendo la de metales, brazolas de las escotillas, bom-

(1) El marinero debe dormir completamente vestido, segun previene la ordenanza á todos, desde el comandante del buque hasta el último de la tripulacion.

bas, cabilleros, chilleras, balas que en ellas hay, carrozas, escalas, botes, bocinas, bitácora, agujas de marear, faroles y mil otros objetos de distinta especie que encierra el casco de un buque: y no por eso queda libre de la limpieza de armas, que comenzando por la de cañones y siguiendo con la de carabinas, pistolas, sables, chuzos y hachuelas, tiene que verificarlas todas con silencio y compostura, y sin que se le permita ni áun ese canto machacon compañero del trabajo, que sin acortarlo disminuye la fatiga. No pára aquí el servicio ordinario, ni aquí da punto la policía; el marinero lava su ropa dos veces á la semana, sus *cois* una, su maleta dos veces al mes; y este seria trabajo de poca monta, si no debiese hacerlo extensivo á los toldos, cenefas, fundas, mangueras, trapo volante, y en una palabra, á todo el lienzo que encierran los pañoles, á excepcion de las velas principales, que medido arrojaria una suma de miles de piés.

Terminada la policía del buque y de sus embarcaciones menores, emprende los ejercicios doctrinales, como queda dicho, y despues el barqueo para cubrir las infinitas necesidades de los que, siendo hombres y viviendo aislados del resto de su especie, se han de valer de un vehículo para comunicar con sus semejantes. Y el marinero, bueno para arriesgar su vida en los altos, para ofrecer su sangre á la patria en las baterías, para servir los cañones en toda ocasion, para disparar los fusiles y blandir en un abordaje las armas blancas, lo es tambien para agotar sus fuerzas halando de los cabos, para cargar ó descargar su buque, para regar el plan de los botes con el sudor de su frente en continuada boga; y áun para conducir sobre sus hombros hasta la enjuta playa, y con agua á la cintura, á su hermano el soldado de tierra cuando lo

trasporta en su barco, sin que por tal ocupacion se tenga en menosprecio al compararse con el que sobre sus lomos conduce.

No hablemos del que enferme en la mar, para ahorrarnos la fatiga de considerar á un hombre devorado por fiebre intensa, embutido en un pedazo de lona pendiente de la techumbre (1), encorvado por necesidad en aquel lecho de dolores que impide á sus miembros adquirir sus dimensiones naturales, y respirando una atmósfera viciada, ya por el humo del tabaco y el hálito de la muchedumbre, ya por los nauseabundos vapores de la *sentina*, el humo de los fogones y el olor del vino y de las viandas, ó ya por otros mil que desprenden los bajos de un buque en movimiento, ninguno agradable, todos mefíticos, y repugnantes al estómago débil de un enfermo. Si en los de gran porte, que son pocos en nuestro país, hay lugar á propósito que atenúe estas molestias al que se halla postrado en el lecho del dolor, no hay poder humano que le pueda evitar el brusco movimiento que á su lecho imprimen las cabezadas, bandazos, sacudidas y macheteo tormentoso que á veces aniquila el estómago del hombre mejor constituido.

¡Cuántos recuerdos; cuántas reflexiones amargas, cuántas comparaciones tristes deberán agolparse á la mente del que en la mar se halle moribundo, y en cuánta pena rebosará su ánimo! Asistido en su enfermedad por hombres que son compañeros, pero nada más, y de todos modos de manos duras y bruscos modales, áun cuando sean compasivos; privado de la asistencia,

(1) En los buques de gran porte se ha introducido últimamente el sistema de catres de hierro para las enfermerías; pero debe advertirse que son pocos los que en nuestra nacion hay de esta clase.

no ya de una madre ó una esposa, sino de una hermana de caridad ó de una mujer cualquiera, que con ese valor inherente á su sexo conllevase con agrado las molestias propias de la asistencia hospitalaria; imposibilitado de ver ántes de morir á las personas de su familia, aunque su buque navegue á dos leguas de su hogar; pensando, en fin, que todos aquellos hombres que le acompañan, llegarán al dia siguiente al pueblecillo donde residen los suyos, ó que al atracar al costado del buque el barquichuelo que conduzca á su familia alborozada, la anciana madre arrasados sus ojos en lágrimas de inmenso jubilo, la esposa palpitante el seno por la postrera emocion de larga ausencia, los hijos interrumpiendo el silencio con frases de curiosidad y de alegría, y todos aquellos séres balbuceando una sola palabra que para ellos es un mundo; cuando el marinero próximo á la muerte reflexione en la horrible transicion que han de experimentar al obtener un respetuoso silencio por respuesta á la afanosa pregunta, y que ni áun les será dado el triste consuelo de regar con sus lágrimas un monton de tierra, porque su cuerpo deberá yacer en el fondo del mar si no ha sido pasto de voraces animales: ¡oh! entónces, llena el alma de amargura, recapacitará que todas las horas de su vida, y áun los instantes de su última hora, le ofrecen desventajosa comparacion con la generalidad de los hombres, que nacen, viven y mueren en el elemento propio de su organismo (1).

---

(1) Se ha suprimido la ampliacion que sobre el marino, ó sea oficial de la armada, consta en la primera edicion, así por creerlo conveniente, como por haber proporcionado las circunstancias muchos datos que darian materia para un volúmen aparte. Posible será que el autor de esta obra lo publique algun dia.

Tal es la vida del marinero: el autor del folleto á que en el principio aludo la encuentra no obstante mucho mejor, más cómoda y divertida que la del soldado, fundando una de las mayorcs *ventajas* en que éste lleva su ajuar sobre los lomos, mientras que á aquél le llevan, y así *viaja completamente descansado*. Ni el mismo Diógenes que tomara al sol por linterna habria de encontrar el nominativo de esta oracion: ¿es el buque? ¿es el marinero? Si el buque lleva, ¿quién lleva al buque? ¿dirá el mencionado autor que el viento? En este caso, no debe envidiar el soldado la fortuna del marinero cuyo buque navegue hácia donde el viento quiera conducirlo.

Por mi parte, encuentro en la enunciada ventaja una *pequeña* diferencia de apreciacion; á saber: que si al soldado en una marcha ó perseguido de cerca por el enemigo, se le rompe *lo que lleva*, pierde en peso todo el de su mochila; y si al marinero se le llega á romper lo *que le lleva*, gana en peso todo el del agua que necesite para ahogarse.

Reanudemos las reflexiones, procurando entronizar, si es posible, esa cosa tan rara que se llama *sentido comun*.

Tales privaciones, ¿no han de obtener el pago que la equidad y la justicia reclaman? ¿Puede concebirse comparacion de igualdad entre el servicio del ciudadano en el ejército de tierra, y en marina? ¿Habrá álguien que niegue el mayor sufrimiento de cuerpo y de espíritu, y el mayor número de ocasiones donde en el uno se aventura la existencia más que en el otro? ¿A quién se oculta el principio que proclama el mayor pago al mayor trabajo?

Pues si esto es así, ¿cómo se pretende equiparar al soldado con el marinero en haberes, en tiempo de servicio y en recompensa, cuando la única analogía que entre sí guardan consiste en ser uno y otro soldados de la misma nacion? analogía que por ser sólo de nombre existe entre el ministro y cualquiera de los funcionarios, entre un empleado y otro empleado, y áun puede ampliarse hasta la equivalencia de un hombre á otro, siquiera sean por su nacionalidad, inclinaciones y costumbres enteramente opuestos. Y sin embargo, obsérvese que al marinero, residente la mayor parte de su tiempo en las mares de las colonias, puede exigírsele ocho (1) años de servicio, si bien en dos turnos, mientras que al soldado que pasa á Ultramar voluntariamente, sólo se le exigen seis.

Para que el mayor trabajo obtenga el mayor pago, y no se rompa el equilibrio de una justa equivalencia, ni por completo se perturbe uno de los axiomas de economía política, es indispensable que las comparaciones no sean absurdas ni reconozcan al sofisma por fundamento; y tales han de ser las que busquen la analogía en las formas y no en la esencia de las cosas, en la simple enunciacion de una idea y no en la idea misma, en el sonido de las palabras y no en el concepto que las palabras expresan.

Entre el soldado y el marinero existe indudablemente una relacion de igualdad: soldados ambos de una nacion, los dos con los mismos derechos, hermanos ante la patria, y pueden serlo ante la naturaleza, porque nada obsta á que sean hijos de un mismo pa-

(1) Hoy hállase esto corregido por el Decreto de 27 de Noviembre de 1867, así como otras muchas cosas censuradas en estas páginas, segun se irá notando en sus lugares oportunos.

dre: uno y otro, pues, son perfectamente iguales para el Estado. Hasta aquí puede sacar el sofisma gran partido, porque ya se sabe que es tanto mejor aquel que con más sutileza encubra aparentemente el argumento con el manto de la verdad; y siendo verdaderas las premisas, aparece la consecuencia con el mismo colorido. Ejemplo de esto es lo que entraña el párrafo anterior: todo ello es completamente exacto menos la conclusion, ó sea el *ergo* del silogismo.

El soldado y el marinero, hijos de la misma patria, ¿quién lo duda? son acreedores por igual á sus desvelos y solicitud; pero entre el oficio del uno y el del otro, entre lo que al uno se exige y lo que se exige al otro, interpónese un muro que imposibilita la equivalencia en las funciones del servicio, en la clase de vida, en el modo de ser de cada uno de ellos, y por tanto en la retribucion que á cada uno se debe. Hasta este punto no ha podido seguir el sofisma; hasta aquí sólo llega la verdad. Tanta semejanza hay entre ellos considerados bajo la significacion de la palabra con que se les denomina, como divergencia si se considera al hombre con relacion al oficio que ejerce. Disparidad hay entre el continente y el elemento líquido; pero no siendo posible que el uno arrebate al otro sus funciones, porque sus materias se rechazan, es mucha mayor la que se estableceria si á una parte integrante de cualquiera de ellos se le exigiese su desarrollo en el otro. Trasplántese un árbol á tierra bañada por el mar; llévese un pez del Océano á aguas del interior de los bosques, y veremos cómo pierden de sus naturalezas respectivas, al contacto de elementos rechazados por el organismo de cada uno. Y no se arguya con que el hombre es marinero sólo por nacer en las costas; que si tal circunstancia le ofrece facilidad para el oficio, es

seguro que no llega á profesarlo sin gravámen de su naturaleza primitiva, como pudiera probarse señalando á la fisonomía de la gente de mar, en cuyos rostros marcan siempre las penalidades el sello de prematura vejez, sin que la habitud á un elemento contrario disminuya un ápice su influencia sobre la organizacion humana.

Por tal modo pensaria el marinero si llegara á establecerse igualdad entre uno y otro servicio: ¿Cómo se me compensa el vigor que pierdo, las privaciones que sufro, la contínua amenaza que afronto de peligros siempre inmediatos? Los embates que he de arrostrar, las fatigas que he de sufrir, los huracanes que en horas angustiosas han de atribularme, ¿son por ventura los que en tierra se experimentan? Si mis derechos son iguales á los del soldado, y se pagan de un mismo modo los servicios, opto por el suyo, y junto á él quiero servir á la patria.

Nunca se rompe el equilibrio entre el trabajo y el precio sin que se toquen los resultados de todo principio absurdo: mucho trabajo, sea en cantidad ó en calidad, á poco precio, rinde mal producto, y presupone pésimos operarios; de dos diferentes pagados al mismo tipo, será peor aquel que entrañe mayores dificultades; y esto que es axioma tratándose del trabajo libre, conserva toda su verdad aunque se aplique al obligatorio, con la diferencia de que los resultados en este caso serán peores, porque no sólo afectan á los productos, sino á los que han de producirlos.

De estos principios se desprende otro aplicable al caso que nos ocupa, y á la materia de que se trata. Si el dinero en todas las naciones y para todos los hombres es el regulador de la economía social, siempre que haya dos tipos que representen el valor de los ofi-

cios que la patria exige á uno y otro soldado, podrá apreciarse la diferencia entre aquellos. Pues bien; estos tipos existen: un sustituto para servir ochos años en tierra puede encontrarse por la suma de 8.000 rs. vellon, mientras que uno para servir cuatro en la mar, ó sea la mitad del tiempo, no se encuentra generalmente por ménos de 18.000 ó 20.000 rs.

Esto que se halla en la esfera real y positiva, y no en la imaginacion; que constituye casos prácticos y no conjeturas; que es, en fin, evidente para todo el mundo, alega tanto en contra de la armonía y de modo tan incontrovertible echa por tierra los argumentos de sus defensores, que harian excusados los raciocinios emitidos si no fueran la paráfrasis de aquel caso práctico. Y de aquí se deduce que los que se escudan con el derecho y la justicia para establecer entre uno y otro servicio la equivalencia, falsean los principios que defienden al remunerar del mismo modo dos trabajos completamente diversos. Si el uno por cuatro años se aprecia en 18.000 rs., y el otro por doble tiempo se regula en 8.000, es preciso, para que no se rompa la equivalencia y sean iguales ambos soldados, que el de mar perciba cuádruplos haberes por lo ménos que el de tierra, ó para hablar con exactitud, en la proporcion de 36 á 8 (1).

¿Es posible que la nacion compense con metálico diferencia tan enorme? ¿Lo es que se quede sin cubrir el servicio de la armada? Pues el resultado del dilema será siempre la matrícula marítima. De una y otra imposibilidad surge una de sus razones de ser, y tambien

(1) Hé aquí la causa eficiente de no encontrar hombres el Consejo de redencion de marina, no obstante del aumento que por dos ocasiones han recibido los premios de enganche.

la refutacion más clara contra el principio de analogía, que apelando á una igualdad de palabras, se pretende establecer entre dos servicios heterogéneos, sin reflexionar que los argumentos que para ello se aduzcan han de inferir ofensa á la lógica y motivo de duelo á la razon.

¿Se ha meditado en lo que puede originar el encumbramiento de tales errores? ¿Sabeis hasta qué punto puede conducirnos vuestra predicada analogía? preguntaria á los que por ella abogan, sin conocer á fondo la cosa objeto de sus juicios ó sin parar mientes en su trascendencia. Pues vuestros principios llevaríannos hasta la chusma, y si argüís con la época para rechazar la aseveracion, poneis en olvido que la tierra ha dado en todo tiempo el fruto de la semilla que recibe. La de la cicuta sembrada en su terreno propio producirá siempre cicuta: el tiempo presupone mejora en el cultivo; pero recordad que mejorando la sávia en razon de su gérmen, influye el adelanto para hacer el veneno más sutil. Y reflexiónese que la alegoría es pálida, porque no hay tierra donde más pronto germine el fruto que en el corazon humano: ingerid en él la injusticia y vereis cuán presto brotan vicios, sin que la época contrareste resultados de causas naturales que radican en los hombres, cuyas pasiones y organizacion son las mismas desde Adan desobediente, Caín envidioso y fratricida, y Essaú hambriento y miserable, hasta nosotros, los hijos de sus hijos.

No nos hagamos ilusiones con el adelanto de la época, ni se fantasee que el de la nuestra seria valladar contra desórdenes de otros tiempos; que la historia nos señala siglos enteros de barbarie tras períodos presuntuosos de cultura y civilizacion. Las épocas en el órden de los acontecimientos no pueden tener otra importan-

cia que la de la esfera de un reloj en los sucesos de un dia; podrán á lo sumo influir en el modo, mas no en los resultados. Si una manzana no nos lleva hoy hasta la desobediencia á Dios, llévannos desdichadamente cosas de ménos valia que la manzana del Paraíso; si el homicida no se ayuda hoy de una quijada, es porque tiene medios más cómodos para conseguir sus fines sin lastimarse las manos; si hoy, por último, no se vende la primogenitura por un plato de lentejas, suele venderse cosa más preciada por comer más platos de los que para la manutencion se necesitan.

Así, pues, despertad la causa y evocareis la imágen de la época en que producia su efecto, del mismo modo que se obtiene idéntico retrato cuantas ocasiones se ponga ante el objetivo de la cámara oscura el mismo original. Poned en práctica vuestros principios y obtendremos la chusma, que tan despreciable en la apariencia como temible en sus efectos, fué la que chupó la sávia de todas las instituciones, dejando en ellas su ponzoña, malogrando sus frutos y matándolas apenas nacieran: la chusma, que fué el lodo de nuestros arsenales, la carcoma de nuestros buques, la gangrena de nuestro poder marítimo, la polilla, en fin, que de contínuo agujereaba nuestro pabellon, llegando á roer los dos mundos y la corona y las terribles garras del leon rampante, que como símbolo de fuerza, de grandeza y de poderío ostentaba en su escudo la potencia cuyos dominios se extendian por toda la haz del globo.

Así lo dice la historia en páginas de luto, y con letras de sangre lo atestiguan la Armada invencible, San Juan de Ulúa, Mesina, San Vicente y Trafalgar...

II.

LA MATRÍCULA DE MAR Y LA QUINTA.

¡Unidad! ¡armonía! ¡equivalencia!

Hé aquí los tres magníficos pilares en que se procura apoyar una ciega argumentacion, para exponer la conveniencia de unificar el sistema de reclutamiento marítimo y terrestre; y no hay duda que seria de difícil réplica un raciocinio escudado por palabras de tan mágico efecto, si los principios que proclama no fuesen los primeros en combatirle.

La igualdad absoluta entre dos cosas homogéneas de diferentes aplicaciones rompe la armonía, rechaza la equivalencia é imposibilita la unidad. Así me he expresado en anteriores páginas al hacer el paralelo entre el servicio en tierra y el de la armada; y allí puede conocerse cuán imposible es la armonía que se trate de establecer entre dos cosas de opuestos fines. Todos los españoles se hallan en aptitud de apreciar el servicio del soldado, y muy pocos el del marinero; todos pueden

ser lo uno á los dos meses de empuñar las armas, y ninguno llega á ser lo otro á los dos años de practicar el oficio: todos se sienten con mayores inclinaciones para servir á la patria en tierra que en la mar; y siendo uno el hombre y enteramente contrarios los elementos á que se aplica, basta el sentido para poner de relieve el axioma de que la armonía debe encontrarse entre la tierra y el servicio que en tierra se ejerce, entre la mar y el servicio practicado en la mar.

Cuando los buques surquen las carreteras y rueden los carruajes sobre las olas; cuando el navegante encuentre en sus travesías tantos recursos como el viajero en su terrestre locomocion, y el hombre embarcado se pueda mantener en sus ejercicios con la inmovilidad que en la playa, ó al comandante de un buque sea posible servirse de extrañas fuerzas para sofocar un motin, como lo puede hacer el jefe de una columna volante; cuando repletas las arcas de oro pueda en buena paz sucumbir un ejército por falta de provisiones, y atormentarle la sed hallándose rodeado de agua; cuando, por último, lo más estable en uno de los elementos no sea lo más instable en el otro, es únicamente cuando será lógica la armonía entre las funciones que al ciudadano se exige en mar y en tierra, funciones tanto más diferentes, cuanto que siendo uno el sugeto y distintos los resultados, deben armonizarse con la diversa índole de cada uno.

Si esto no fuera así, ¿qué precision tenian las naciones de pagar sus marineros á precios subidos ni de estudiar sistemas para obtenerlos? ¿Por qué la Gran Bretaña, donde la marina es tan popular como el ejército en Prusia, donde los pastores respiran los aires del Océano y las señoras manejan el timon de un pailebote, muestra ese ahinco hácia la marinería y abruma á su

tesoro creando una reserva considerable (1), vistos los resultados que en la guerra de Crimea dieron las dotaciones de sus buques á pesar de su procedencia voluntaria? Mas ¿á qué recurrir á otros países en busca de pruebas contra la pretendida armonía, si el nuestro nos las proporciona á cada momento? Dígase á los elegidos para la armada en cualquiera de los cuadros que se formen en el litoral:—La patria es una, todos sois enteramente iguales, ninguno es privilegiado sobre otro: así, pues, ni teneis motivo para esa repulsion, ni derecho para excusar vuestro servicio en el arma que se os designe; lo propio es verificarlo en caballería que en infantería ó ingenieros; todo es servir al Estado; y puesto que una de sus armas la constituye la marina, no existe razon para eludir de ésta á los individuos, así como no pueden eludirse de ninguna de las otras.

Seguro estoy de que ántes de finalizar el especioso argumento se verian mover las cabezas de los quintos de un lado al otro: no opondrian razones á razones; pero con un sentido práctico perceptible de la verdad, habrian de encastillarse en la negacion del silogismo, contestando á lo sumo si á ello les estrecharan: Para ser zapador, artillero ó soldado de infantería, no se necesita embarcarse: ¡y hay tanta diferencia de la tierra á la mar!

Un criterio no más claro, pero sí más cultivado, echa-

---

(1) En su lugar oportuno se hablará detalladamente sobre el sistema de matrículas adoptado por el Reino Unido, precisamente cuando aquí se levantaban algunas voces para impugnar las nuestras y abogar por la imitacion á aquel país. Entre una y otra institucion existe una gran conformidad; la divergencia estriba en las diferentes Constituciones de los Estados. Véase en lo expuesto el contraprincipio que cometen los que pregonando la imitacion á Inglaterra, atacan nuestras matrículas, y al mismo tiempo admiten la prescripcion obligatoria del servicio.

ria de ver en esta sola frase lo capcioso del raciocinio á que se opone, cuya glosa es, que se concibe el mismo derecho para exigir el servicio en las primeras de las armas citadas, porque realizándose el de todas en tierra, existe una razon de *armonía* entre todas y cada una de por sí; pero rómpese esta *armonía* al tratarse de la armada, por reclamar su servicio al mismo sugeto funciones muy diversas en elemento enteramente contrario.

Véase, pues, cómo el *principio* se vuelve contra los que en él se apoyan, como se volveria la argumentacion desplegada en pró de su sistema. Si por ser uno el Estado y unos los que han de servirle se pretende que lo mismo sea el servicio en cualquiera de las armas que en la marina, ¿por qué un sustituto para marina cuesta legalmente el duplo que para las otras, ó más del cuádruplo, por lo comun, si es buscado por el mismo individuo? Y si todos los que forman el cuadro son iguales, sin que uno sea privilegiado sobre el otro, ¿por qué se pone á unos en el caso de que para librar la prestacion de su persona, le cueste una suma que exceda en el duplo á la que los otros necesitarian?

Hé aquí ya roto el principio de *equivalencia.*

Tal vez se oponga que el gobierno puede resolver el inconveniente exigiendo la misma cantidad por concepto de redencion para todas las armas; pero obsérvese que de tal modo se cometeria un contraprincipio sin acallar por ello la verdad que encierran las palabras anteriores, en tanto que con la misma suma no lograse poner un sustituto, ó sea enganchado, así para el servicio de mar como para el de tierra, ó más bien, hasta que encontrase hombres para sustituir en la armada á los que se fueran redimiendo, por el mismo tipo prefijado para las demás armas de que se compone

la milicia, y diese número por número, que es el espíritu de la ley de redencion.

¿Y cuándo se resolverá este problema en España? Nunca. ¿Y cuándo en las otras naciones del globo? Cuando pueda haber *unidad* entre la mar y la tierra.

Truncada la *unidad*, imposible la *equivalencia* y rota la *armonía*, ¿qué les queda á los que proclamaban tales principios como base de sus argumentaciones á fin de enaltecer la ampliacion del sistema de reemplazo para la armada? ¿Será por ventura la justicia, el derecho ó la conveniencia que resulte de forzar á este servicio inexcusable al hombre extraño á la profesion, sólo por residir en un pueblo de la costa y haberle *agraciado* la suerte con el número *cinco?*

Veámoslo, en primer lugar exponiendo hechos, y despues en la esfera de la induccion.

III.

SISTEMA DE SORTEOS PARA DOTAR LOS BUQUES DE LA ARMADA.

Hay quien supone que abolido el sistema de matrículas y ampliado el del reemplazo general para cubrir el servicio de la armada, se aumentaria la poblacion de las costas, terminando de una vez los apuros en que se encuentra el comercio por la falta de tripulaciones para sus buques (1); y aunque los que así discurran no se hayan fijado en que las inclinaciones de los pueblos no es fácil que varíen, ni parado mientes en que una de las causas de la matrícula se funda en que el español nunca ha sido afecto á la vida de mar, conviene establecer toda clase de concesiones para deducir de modo incontrovertible la imposibilidad de sus hipótesis.

Tampoco falta quien restrinja la aseveracion con singular criterio, exponiendo que si el sistema redundaba

(1) En la parte III de la primera edicion se demuestra que el clamoreo contra la escasez dimana en gran parte del deseo de abaratar el oficio, sin discernir la trascendencia.

en perjuicio de la marina militar, era útil en cambio para la mercante, y sobre todo para la nacion; cuyo raciocinio se desvanece al discurrir que siendo aquellas cosas tan solidarias como los brazos del cuerpo, deberian ser siempre proporcionales los perjuicios ó beneficios. Fundado en que lo conveniente para la nacion es lo útil para una y otra marina, propóngome demostrar que el referido sistema, no sólo defraudaria las esperanzas de sus partidarios, sino que su planteamiento habria de incurrir en una peticion de principio. ¡Qué esperanza más halagüeña, qué horizonte más venturoso pudiera desear toda la nacion, y con mayor afan la marina, que ver convertido al país en palanca de su progreso! Mas la historia, ese gran libro de enseñanza fecunda, donde se aprende á conjeturar sobre lo futuro por la comparacion de lo presente con lo pasado, nos hace esperar por desdicha efectos diametralmente distintos.

El sistema de sorteos no es nuevo en la marina: dos ensayos muy recientes tiene la actual generacion como pauta de sus estudios; el uno verificado cuarenta y seis años há, al trasferirse el gobierno de la matrícula á los municipios; el otro en 1862, á fin de educar marinería en los buques del Estado para los del comercio, é ir atrayendo hácia las costas á las familias de los que fueran aficionándose á las industrias marineras. Expuestos en otro lugar de este libro los resultados del primer ensayo, debo partir ahora de los del segundo para no aventurar conjeturas en lo sucesivo; mas á la exposicion de la materia debe preceder la historia de un suceso que narraré lacónicamente en gracia á las ocupaciones del lector.

Al entrar el oficial reclutador (1) en el cuadro de mozos sorteados de una de las poblaciones litorales, les requeria para la armada manifestándoles la conveniencia de seis años de servicio único en los buques, los mismos derechos que el matriculado al disfrute de las industrias, y fuero especial del ramo; pero no saliendo al frente ni uno solo, veíase en la precision de elegir á los naturales de los pueblos más próximos á la costa, siempre que reunieran la robustez necesaria para la clase de servicio que debian prestar, no sin que al acercarse á ellos fuese cada uno indicando su aversion de modo comprensible.

Violentísima era la situacion de un hombre que, al entrar al segundo dia en el cuadro, debia producir y produjo en los quintos un efecto de marcado disgusto. La voluntad de los mozos se exploraba invitando primeramente para el ejército de Ultramar, y luego para la armada; y mientras que en el dia anterior habian salido pocos en aquel concepto y ninguno en éste, en el segundo, á fin de precaver la posibilidad de verse forzosamente elegidos para marina, salian por docenas del cuadro para servir en el ejército de Ultramar. Era óbvio: ¿quién no prefiere un servicio de seis años como soldado en una determinada colonia, al mismo tiempo en un buque y en los mares de todas ó de cualquiera de ellas? En otro lugar se ha descrito la diferencia que existe entre ambos trabajos, diferencia harto presentida para que el pueblo la dejara de reconocer; y esto, unido á su poca aficion á los asuntos navales, dió por

(1) En Barcelona lo fué, por desgracia, el autor de este libro, y puede asegurar que nunca ha cumplido con mayor disgusto un encargo más enojoso.

primeros resultados gran número de indìviduos para Ultramar, y ninguno para la armada.

Así, pues, el oficial reclutador tenia que ejercer su cometido contra hombres que esquivando cuanto les era posible la mirada del que ante ellos aparecia como el símbolo de la violencia, ora volviendo el rostro ó dando á sus sombreros marcada inclinacion para cubrirlo, ya irguiéndose lo posible al paso de los reclutatadores de otras armas de preferente eleccion, ya manifestando que se hallaban inscriptos en los seguros de quintas ó declarándose naturales de pueblos de las montañas, exponian en último resultado ciertas razones, no bien dichas pero perfectamente comprensibles, cuya contestacion era tanto más difícil cuanto embarazosa es la momentánea ocurrencia del sofisma ante la equidad, la justicia y el derecho, y á mayor abundamiento, cuando estas virtudes se encierran en frases sin ambajes, cuya glosa pudiera hacerse en las que siguen:

—Aunque natural de un pueblo de la costa, no puedo servir en marina, porque ni soy marinero ni tengo vocacion para el oficio, y la mejor prueba es que brindándome las ocasiones el ingreso, las he desdeñado contínuamente.

—Es que á usted se le dan todas las ventajas posibles, otorgándole los mismos derechos que á los marineros españoles.

—Mas para dármelos se me priva del derecho de todos los españoles que no sean marineros, forzándoseme á aceptar violentamente un *derecho* que rehuso.

—Aquí no hay fuerza ni violencia, no hay más que el sagrado deber de servir á la patria.

—¿Y por qué he de servirla yo en la mar, mientras que mi hermano ó mi amigo ó camarada la sirven en

tierra? Si mis derechos son iguales á los de ellos, y se me elige para marina, sin ser yo del oficio, se les hace superiores á mí.

—La misma razon podria entónces exponer quien deseando ingresar en una de las armas, sea elegido para otra diferente y no tan de su gusto.

—¡Ah! no, señor: porque en todas se sirve en tierra menos en marina; y que es diferente la eleccion para marina que para las otras armas, pruébalo el que para la una no se encontraria un sustituto por ménos del triple precio que para cualquiera de las otras.

—Pues salga usted al frente, á pesar de sus razones (1).

Esta, pues, era la última que el oficial reclutador podia darle, y hé aquí repetidos á los dos siglos y medios los justos considerandos de las villas vascongadas que dieron orígen á la matrícula: « Sirvan en buen hora en la mar aquellos que ejerzan las industrias marineras, pero no los de otros oficios; » y hé aquí tambien á un *forzado* de la mitad del siglo diez y nueve, que no iba á rozarse con criminales, es cierto, que iba á recibir trato dulce y benigno en un buque-escuela, y una enseñanza como la época reclama, que iba á tener por ejemplo constante la destreza y la conducta del marinero procedente de las matrículas; un *forzado*, en fin, con las mejores condiciones para que con el tiempo dejara de serlo, é inclinándose paulatinamente á la vida de mar, pudiera aprender un oficio lucrativo que le hiciese bendecir el instante en que el oficial reclu-

(1) Debe advertirse que en algunas poblaciones creyeron ser elegidos para servir, no en la mar, sino en los batallones de infantería de Marina, siendo evidentemente menor la repugnancia que debian mostrar en esta hipótesis.

tador tuvo la feliz ocurrencia de elegirle, dando por última contestacion á sus razones, la no muy razonable que se encierra en un *Salga usted al frente.*

Pasemos en silencio la desesperacion de estos forzados á la salida de los buques que los condujeron á los depósitos de los arsenales, sin hacer tampoco mencion de las manifestaciones de despecho de muchos, que conceptuándose elegidos para servir en los batallones de Infantería de Marina, apercibíanse infructuosamente de una decepcion sensible, pero irremediable de todo punto, y veamos los resultados en los documentos que á continuacion se insertan:

Informa la Direccion de Sanidad de la Armada sobre las causas de las lesiones del corazon padecidas por los quintos.

« Vicedireccion de Sanidad militar de la Armada del Departamento de Cádiz.=Navío *Rey D. Francisco de Asis.*=He recibido el oficio de V. S., fecha de ayer, en el que me traslada el del Sr. Director del Cuerpo de 19 de Febrero último, en que se previene por dicho Gefe se manifiesten las causas ó motivos á que pueda atribuirse el escesivo número de individuos que han contraido lesiones orgánicas del corazon durante su permanencia en el servicio; á mas de, si las causas generales que puedan producir esta funesta enfermedad debe atribuirse á las circunstancias especiales que concurren en los individuos que como « quintos de marinería » dotan el *Rey D. Francisco de Asis.*=Estos, procedentes de tierra y dedicados antes á diversas profesiones, pero en su mayor parte á las faenas del campo, esperimentan un cambio brusco en sus costumbres y hábitos; y si á esto se agrega el disgusto inherente á venir al servicio de la marina, para el que se necesita una vocacion especial, no creo sea aventurado pensar que una pasion de ánimo deprimente alterando su economía, disminuyendo su apetito (y de aquí que todas las enfermedades de estos individuos toman el carácter adinámico), produzca en ellos una fiebre que motive su baja al hospital, donde aumentada la pasion de ánimo, predominando el sistema nervioso á los demas, se desarrolla en ellos el padecimiento del corazon

adoptando diversas formas y corriendo sus períodos en algunos casos con tanta rapidez, que muchos han sucumbido sin haber habido lugar ni tampoco para declarar su inutilidad para el servicio, sin que haya podido arrancarse una víctima á esta funesta enfermedad, como quizás hubiera acontecido de retirarle á tiempo al seno de la familia; y separado de las causas deprimentes que en él le rodean, conservase una vida siempre molesta despues de adquirir un padecimiento tan grave.=A una pasion de ánimo, pues, al terror invencible para muchos ante la idea de que al concluir su instruccion en el buque-escuela van á cruzar los mares y á esponerse á todos los azares del navegante, cuya idea les aterra (y mas cuando muchos han creido que venian á prestar sus servicios á los Batallones de Marina, es á lo que en mi entender debe atribuirse el escesivo número de lesiones orgánicas del corazon, que con justa razon llama la atencion, y es materia digna de un detenido estudio: no á otras causas que las espresadas creo deba atribuirse, pues la policía del buque, las horas del trabajo, el tiempo de reposo, las distracciones lícitas que se les proporcionan, el esmerado trato y consideracion que se les tiene, llenan cumplidamente las exigencias de la higiene.= Debo llamar la atencion hácia la circunstancia especial de tener lugar este padecimiento en los «*quintos*» y no en los «*matriculados*,» y fácilmente se comprende que estos al venir al servicio no cambian de género de vida por completo como aquellos, pues aunque con las variaciones inherentes al servicio de los buques de guerra, vienen á seguir la vida de mar á que están habituados desde sus primeros años.=Ocasion debe presentarse ahora de estudiar esta cuestion con toda la detencion que su importancia requiere, pues tengo entendido que de la quinta que actualmente se está haciendo deben sacarse algunos mozos para el buque-escuela de Cartagena, y podrá hacerse una comparacion que esclarezca más y más el asunto, tan importante en sí para la humanidad y el servicio de S. M., cuyos dos estremos merecen una atencion tan preferente por parte del Cuerpo de Sanidad, por si fuese necesario llamar la atencion del Gobierno, á fin de remover cualquier

Lesiones en el corazon por pasion de ánimo y terror á la idea del servicio de mar.

causa que pueda dar lugar al funesto desarrollo del padecimiento cuya extincion anhelamos.=Dios guarde á V. S. muchos años.=Abordo del Navío *Rey D. Francisco de Asis* en el Caño de la Carraca á 24 de Abril de 1864.=Ramon Gonzalez de la Cotera.=Sr. Vicedirector de Sanidad de este Departamento.=Es copia.=Luis Roldan.=Son copias.=José María Birotteau.»

«Vicedireccion de Sanidad militar de la Armada del Departamento de Cádiz.=Consecuente al oficio de V. S. de 19 de Febrero de este año, cuyo duplicado recibí en 23 del mes próximo pasado, relativo á las enfermedades orgánicas del corazon que frecuentemente se observan en los quintos de la escuela de marinería establecida en el Navío *Rey D. Francisco de Asis*, pedí informes al Gefe facultativo del Hospital militar de San Cárlos y al médico del espresado Navío, que los evacuaron con fecha 26 y 24 del mes último; y despues reuní la Junta facultativa, la cual en dos sesiones de los dias 29 del pasado mes y 1.º del corriente, haciéndose cargo de la comunicacion de V. S., tomando en consideracion los mencionados informes y discutiendo detenidamente la cuestion de que se trata, convino unánimemente en el informe que adjunto paso á manos de V. S. acompañando las copias números 1 y 2 de los citados informes del Gefe facultativo del hospital y del médico del Navío *Rey D. Francisco de Asis;* con lo que entiendo dejar cumplimentado lo que V. S. se sirvió ordenarme en la espresada comunicacion.=Dios guarde á V. S. muchos años. San Fernando 2 de Mayo de 1864.=Luis Roldan.=Sr. Director del Cuerpo de Sanidad militar de la Armada.» Otro documento sobre el mismo asunto.

«Vicedireccion de Sanidad militar de la Armada del Departamento de Cádiz.=Gefatura facultativa del Hospital militar de San Cárlos.=En contestacion al oficio de V. S. fecha 23 del actual referente al escesivo número de individuos que de la tripulacion del Navío *Rey D. Francisco de Asis* se encuentran en este hospital padeciendo enfermedades orgánicas del corazon, debo manifestar á V. S. que las causas que producen dichas enfermedades considero residen mas en el sistema nervioso, como son el terror, el miedo y demás llamadas deprimentes; Otro documento sobre el mismo asunto.

otras son ocasionadas por los egercicios y trabajos propios del servicio, al cual no se han ido acostumbrando paulatinamente los individuos.=Jóvenes todos del interior de las Provincias marítimas, dedicados desde su niñez á los trabajos agrícolas, sin conciencia en su mayor parte de lo que es mar y mucho menos los buques, se encuentran al estar en el servicio bajo la influencia de las causas referidas, las cuales enervan su organismo, y acelerando considerablemente la circulacion y respiracion produciendo un constante aumento en el círculo sanguíneo, pasando por un tiempo dado mas sangre por el centro circulatorio y teniendo que emplear el corazon un esceso de accion, le hacen sufrir fuertes palpitaciones, que si bien desaparecen con la quietud y volviendo la circulacion y respiracion á su estado normal, la persistencia de las causas, prolongando escesivamente la accion del corazon, produce su hipertrofia principalmente en el ventrículo izquierdo y ocasionándoles á algunos las referidas causas accesos de hemotisis.= Dichas enfermedades se manifiestan en su estado crónico; sin haberse observado en este hospital ningunas en estado agudo; y la justa observacion que hace el Sr. Director del Cuerpo, es debida á que algunos de los individuos que se han presentado en reconocimiento sin estar comprendidos en el cuadro de 60 estancias, son procedentes de otros hospitales, ó han tenido muchas bajas y altas en este.=Creo no existen otras causas que las mencionadas para producir las dichas enfermedades, pues la gente del Navío como toda la de los demás buques y dependencias de la Armada, está bien equipada y alimentada, sin observárseles vicios de embriaguez ú otros.=Es cuanto puedo manifestar á V. S. en contestacion á su citado oficio, creyendo de mi deber poner en su conocimiento á los fines á que haya lugar, que no bajan de 30 los individuos que de lesiones orgánicas del corazon son baja en este establecimiento en el dia de la fecha.=Dios guarde á V. S. muchos años. San Cárlos 26 de Abril de 1864.=Juan Fernandez de la Lastra.= Sr. Vicedirector del Cuerpo de Sanidad militar de la Armada.= Es copia.=Luis Roldan.»

RESÚMEN de los grumetes quintos que con afecciones del corazon han sido asistidos en el Hospital militar de San Cárlos, y de los de la misma clase fallecidos ó declarados inútiles por la expresada enfermedad, ó por otras diversas observadas en los mismos en dicho Hospital desde principio de Agosto de 1862 hasta fin de Octubre de 1864.

	Existencia y entrados.	Salidos.	Fallecidos por afecciones del corazon.	Fallecidos por enfermedades diversas.	Existencia en fin de Octubre de 1864.	Inútiles por afecciones del corazon.	Inútiles por otras enfermedades.
Grumetes quintos asistidos en el hospital de afecciones orgánicas del corazon.........	230	185	»	»	»	»	»
Idem idem de otras enfermedades.......	»	»	»	»	»	»	»
Quedan en el hospital con afecciones del corazon en fin de Octubre de 1864.	»	»	»	»	39	»	»
Fallecidos á consecuencia de las mismas...	»	»	6	»	»	»	»
Fallecidos de enfermedades diversas	»	»	»	29	»	»	»
Grumetes quintos observados en el hospital que han resultado inútiles por afecciones del corazon..........................	»	»	»	»	»	108	»
Id. id. id. por epilepsia..........	»	»	»	»	»	»	6
Id. id. id. por tísis..............	»	»	»	»	»	»	19
Id. id. id. por hemotísis..........	»	»	»	»	»	»	35
Id. id. id. por otras enfermedades internas ó generales....................	»	»	»	»	»	»	20
Id. id. id. por afecciones externas ó quirúrgicas	»	»	»	»	»	»	17
	230	185	6	29	39	108	97

San Fernando 18 de Noviembre de 1864.= Luis Roldan.= Es copia.— de Bustillo.

Cuatrocientos quince hombres en el hospital, doscientos treinta con lesiones en el corazon, y de ellos ciento ocho inútiles; treinta y cinco fallecidos y noventa y siete malogrados; en resúmen: 35 muertos y 205 inútiles, ó sean 240 bajas, arroja este cuadro luctuoso como efecto inmediato del sistema de quintas; y es seguro que ni de una epidemia asoladora, ni de un combate, naufragio ú otro de esos accidentes donde campea el genio de la destruccion, podian esperarse resultados más funestos. Verdad es que no hay combate más desastroso ni tan fatal para el individuo y para el Estado como la violencia en el servicio marítimo, y la lúgubre estadística forma desgraciadamente la refutacion más dolorosa contra un sistema que consumió la juventud de tantos hombres, muertos para la agricultura é industria y malogrados para la patria. Hasta aquí el resultado inmediato; el mediato pudiera saberse por informacion de los comandantes de los buques.

No se me oculta que este cuadro no puede servir de base exacta para conjeturar los efectos de la sustitucion de uno por otro sistema, puesto que al verificarse el ensayo se hallaban los verdaderos hombres de mar inscriptos en la matrícula; pero conviene advertir que la observacion destruye uno de los principales cargos que le dirigen sus detractores, al suponer que muchos marineros se retraen del oficio para evitar su ingreso en ella. Los cupos de las poblaciones de la costa produjeron forzados para el servicio de la armada; los elegidos oponian el razonable pretexto de no sentirse inclinados hácia la vida de mar; y si para el oficio hubieran tenido vocacion esquivándolo no obstante por temor á las leyes de la matrícula, nunca como entónces se les presentaba más feliz coyuntura para realizar sus deseos.

IV.

LA SUSTITUCION DE LA MATRÍCULA POR LA QUINTA, DA POR ÚLTIMO RESULTADO LA SUSTITUCION DE LA QUINTA POR LA MATRÍCULA.

En la imposibilidad de prever todas las objeciones, vamos á partir de una hipótesis y á dar por supuesta una concesion, que significa nada ménos que el resultado que anhelan los detractores de la matrícula: es decir, á conceder graciosamente que abolida la institucion acudirian á las costas para ejercer las industrias de mar multitud de habitantes del interior de España. Bajo tal supuesto, se decretaria el primer contingente mandándose sacar los cupos de entre los mozos sorteados del litoral; y al ver que se forzaba á servir en marina así al que era del oficio como al que nunca habia pisado un bote, prorumpirian estos últimos en amargas quejas, pidiendo que únicamente fuesen elegidos los que ejercieran las industrias marítimas.

¿Qué hace el gobierno en este caso probable? ¿atiende la reclamacion, ó la desoye? Si la atiende, todos los mozos que formen los cuadros irian diciendo lo mismo,

ejercieran ó no estas industrias; porque siendo el servicio de mar mucho más penoso que el de tierra, áun para los mismos marineros, y no teniendo retribucion de ninguna especie, todos en cualquier país, y con mayor motivo en España, optarian por la prestacion de su servicio como uno de tantos soldados. Si el gobierno la desecha obligando á servir en la mar á los mozos de las poblaciones litorales, sólo por ser litorales, da á éstas derecho á otra queja igualmente justa. ¿Pues qué, todos nuestros moradores, dirian, han de ejercer oficios marítimos? ¿No tenemos campiñas que cultivar, industrias que en nada se rozan con la marina, artes y otros mil oficios que en nada se asemejan al del marinero? Y si esto es así, ¿por qué ha de recaer esta pesada carga, mucho más pesada que la del servicio en tierra, exclusivamente sobre nosotros? Los que no se dediquen á oficios de mar, ¿no se hallan en el mismo caso que los demás españoles? ¿No es contra derecho hacer privilegiados á los del interior sobre los de las costas, cuando éstos no ejercen las industrias marítimas?

Y ahora: ¿atiende el gobierno estas razones, ó las desecha? Si las desecha, además de hacer efectivamente con mejores derechos al ciudadano del interior, se tocarian dos resultados, uno inmediato y otro mediato: tendríamos forzados en los buques, y de aquí enfermos é inútiles, como ya hemos visto, y cuadros dolorosos como el que he exhibido: ó haciéndoles degenerar la violencia en delincuentes, obtendríamos *desertores*, más adelante criminales, y andando el tiempo se retrocederia á los de la chusma; sin que nos hagamos ilusiones con la diferencia de épocas, porque la chusma no consistia en la época, ni de las épocas se derivan los males, sino de los hombres, como ámpliamente queda dicho en otro lugar.

Así pues, si las causas son iguales ó parecidas, análogos serán los resultados, deduciéndose un símil de los tiempos de la chusma, si bien no tocaríamos consecuencias tan desastrosas como en pasados siglos á no reproducirse la locura de los enormes armamentos, de cuya obcecacion creemos felizmente curado al país, y el injusto abandono en que se tuvo á la marina áun en la época de su ficticio esplendor.

Al decretarse en el año siguiente el segundo sorteo, veríamos internarse á los hombres de mar, ó acogerse á pabellon extraño como medio más seguro de eludir la prestacion del servicio, ó se alistarian en los españoles que rindieran su viaje á cualquier punto de las Américas, para buscar allí su trasbordo si el buque regresaba, y permanecer en aquellos países hasta cumplir la edad del ingreso en las quintas.

De tales deducciones, se infieren á los tres ó cuatro años de establecido el sistema, pocos individuos para la armada, y parte de ellos enfermos ó inútiles á causa de la violencia en un servicio contrario á su natural habitud, y mermada la poblacion litoral para eludir hábilmente la carga que sobre ella se hacia recaer. ¡Júzguese á dónde recurriria el comercio para buscar marineros y á dónde el Estado para tripular sus buques.

El gobierno en fuerza de las circunstancias, de la conveniencia y tambien de la justicia, tendria que conceder las reclamaciones de los pueblos del litoral, obligando solamente al servicio de la armada á los que se dedicasen á las industrias marineras; mas para ello veríase en la absoluta precision de formar una lista donde constaran todos los del oficio.

Ya tenemos en gérmen la matrícula de 1607: no es otra cosa en su esencia, ni tampoco tuvo otra razon de ser, ni conoce otra historia: compárese este resultado

y los caminos que á él nos conducen, partiendo de la abolicion de las matrículas y sustitucion por el sistema de quintas, con lo expuesto en la primera parte referente á las peticiones de las villas vascongadas, y adquiriremos la evidencia de que tales conjeturas se apoyan en hechos positivos.

Hé aquí ya una quinta sobre registros de marineros, y en pié la siguiente prescripcion: *El servicio en los buques del Estado se ha de cubrir por sorteos entre los hombres que se dediquen á las industrias de mar.* Hagamos el análisis por induccion para conocer la posibilidad de la práctica, partiendo como dato evidente de que, llámese el hombre *quinto, matriculado* ó como se quiera, pondrá de su parte todos los medios posibles para eludir el precepto obligatorio del servicio á la nacion; y lógico es que sus ardides jueguen con mayor actividad al designársele para el servicio más pesado, si en él no encuentra recompensa.

El registro les cohibia ciertamente para negar sus profesiones, pero no les estorbaba el abandono de ellas por un período, ni mucho ménos el alistamiento en los buques anunciados para larga navegacion y remoto punto: y de aquí, que ántes de decretarse los contingentes, trasladando unos su domicilio al interior durante la edad comprendida en la ley de reemplazo (1), enrolándose otros en los buques comerciales que permaneciesen léjos de su patria, ó buscando algunos el sustento en los de extranjero pabellon, quedarian solamente para cubrir el servicio los pocos pescadores que permanecieran en las costas; y como por tales medios

(1) Creo haber hecho patente que el mismo hombre de mar prefiere en nuestro país el servicio en tierra, siempre que no obtenga en el de la armada ventaja positiva.

resultaban castigados los hombres de bien, y obtenian los ausentes el premio de sus previsoras medidas, es de inferir que todos imitasen tan hábil conducta para alejar de sí la contingencia de los que en el primer sorteo fueron tan incautos.

¿Qué poblacion marinera quedaba en las costas? Muy escasa. ¿Qué hombres obtendria la nacion para sus buques? Muy pocos. ¿Con qué gente contaban los buques del comercio al rendir sus viajes á los puertos de la Península? Con extranjeros que tendrian que tomar en sustitucion de los tripulantes que se quedaban en aquellas regiones.

El gobierno entónces se veria obligado á prevenir la desercion impidiendo la ausencia de sus respectivas costas á los que se hallasen próximos al ingreso en los sorteos, de un modo análogo á lo que se dispone en la ley de reemplazo, y á declarar prófugos á los infractores de la providencia, á ménos que no lo verificasen con prévia autorizacion y garantía de regresar en tiempo oportuno, que seria limitado por los períodos de uno á otro contingente. Por tal modo el sistema de quintas, en armonía con el respeto al derecho individual, con la justicia y con los altos intereses del Estado, nos conducen á los siguientes principios:

Artículo fundamental. Todo español se halla en el deber de servir á la patria.

2.° Todo el que ejerza las industrias marítimas, contrae la obligacion de cumplir en la armada el servicio personal á que obliga el precedente artículo, *si á ello fuera designado por la suerte.*

3.° Para que se pueda saber quiénes se dedican á las mencionadas industrias, se inscribirán en un registro, á fin de que éstos y no otros formen los cupos sorteables de la armada.

4.° Para prevenir que se eluda el ingreso en los sorteos por medio de largas ausencias, *no se permitirá* á ninguno de los mozos inscriptos comprendidos en la edad prefijada por la ley de reemplazo, las navegaciones á paises extranjeros ni á los de Ultramar, en analogía con lo que se previene en dicha ley respecto á los que forman los cupos para el ejército.

Hé aquí una matrícula con su *reten*, sus medidas preventivas y su prescripcion obligatoria del servicio en la armada á los que ejerciesen las industrias marineras; sin otra variante entre sus principios y los de la vigente, que la de sustituirse las convocatorias con sorteos para verificar los cupos: en una palabra; una matrícula-quinta, que ni es quinta ni matrícula á no modificarse una prescripcion que falsea todo su articulado é imposibilita su práctica, y esta es precisamente la de los sorteos, por cuyo sistema, léjos de impedirse la ausencia, se aumentaba el afan de expatriarse en el período crítico, recayendo la suerte en un cuadro reducido de los mozos que no tuvieran tanta facilidad para conseguir aquellos fines, pero que estimulados á buscarla se daria en breve el caso de no haber cupo donde sortear. Y adviértase que hago caso omiso de la inmoralidad á que se presta todo sistema en que juegue el azar.

¿Cómo remediaba el gobierno tamaño abuso y tal inconveniencia? ¿impedia el alistamiento en los buques á todos los que se hallasen comprendidos en la edad del ingreso? Imposible, porque la disposicion equivalia á constituir á todos los inscriptos en un violentísimo reten, coartándoles los medios de ganar la subsistencia y quitando por otra parte multitud de brazos á la navegacion comercial. ¿Declaraba prófugos á los que no regresaban á tiempo oportuno? Imposible tambien, por-

que si el reten no era tan violento como en la primera hipótesis, comprendia á todos los individuos sorteables, sin que uno sólo pudiera ejercer la navegacion de altura, ni disponer un capitan de buque de ninguno de ellos. ¿Imponia la pena de desercion á los prófugos infractores de las medidas preventivas? A ello tenía un derecho, ya por haber eludido la prestacion del servicio infringiendo un precepto de la Constitucion, ya porque eludian su cumplimiento en el mar, habiéndose ántes utilizado con las industrias marineras (1); mas por tal modo habria muchos delincuentes, mejor dicho, muchas penas en suspenso y muy pocos hombres para el servicio de las marinas del Estado y comercial, asaltando á la vez á la mente una consideracion de no escasa monta. ¿Cómo imponia el castigo sin averiguarse los culpables? O lo eran todos los comprendidos en la edad de los sorteos, ó nadie lo podia ser, si préviamente no se anunciaba á cada uno el delito en que incurria. ¿Y cómo era esto posible no asignándoseles número, para que en todo caso supieran quiénes de entre ellos deberian primeramente ingresar en el servicio? Hé aquí ya el *turno*, y por tanto la *convocatoria*.

En tal etapa no podemos ménos de preguntar á los detractores de la matrícula que abogan por el sistema de quintas: ¿A dónde nos habeis conducido? Hemos llegado á una quinta de inscriptos en registro especial, á la prescripcion obligatoria de servir en la armada los que ejerzan las industrias marineras, á la prohibicion de ausencias largas, ó sea al reten, á la realizacion de los contingentes por número y método individual, ó

(1) Luego el sistema de quintas implica tambien la prestacion del servicio en la armada á los que ejercen las industrias de mar. No olvidemos este punto.

sea al turno y á la convocatoria. De modo que vuestros principios, mal de su grado, concluyen por proclamar los que combatís; ó más bien que la quinta, aceptada en el sentido más justo, liberal y único posible, nos conduce á una matrícula no tan liberal, algo más represiva para el individuo y ménos conveniente para el Estado que la que se combate, porque la una se ajusta en su esencia á la cédula de 1607, y la otra mantiene la de 1737.

Todo marinero deberá cumplir imprescindiblemente en la armada el servicio á la Nacion, dice la una; mas el espíritu de la época llegaria á abolir el adverbio *imprescindiblemente*, evitándose además los perjuicios que la violencia ocasiona, y es seguro que tales razones se aunarian para modificar la prescripcion en los propios términos en que hoy se formula. Véase, pues, cómo la matrícula no es otra cosa que una derivacion natural del sistema de reemplazo, ó sea una forma impuesta por circunstancias especiales para hacer efectivo el cumplimiento del artículo de la Constitucion del Estado, que obliga al servicio de la patria. En sus detalles admite variacion, y lo mismo en el articulado que le da forma; mejor diremos, le es tan necesaria como al hombre la variacion de vestido á compás de las épocas, pero en sus principios es permanente.

Estúdiese el fundamento de la institucion, sus vicisitudes, la esencia del objeto á que se aplica, y recordando además las peticiones de los pueblos de Guipúzcoa, echaremos de ver la resultante de dos fuerzas que se rechazan: la quinta que produce toda clase de personas (1), y el servicio de la armada que sólo requiere

(1) Se alude á la quinta en su primer período de aplicacion á la armada, que es como se pretende por los impugnadores de la matrícula de mar.

marineros; la quinta que implica violencia en el individuo extraño á las industrias de mar, y el servicio de mar que no puede desempeñarse por hombres violentados en sus primeras inclinaciones; la quinta que entraña el sistema de sorteos, y el servicio de la armada que no puede cubrirse en nuestro país sino por convocatorias (1). Súmense los primeros extremos de estas causales, súmense los segundos, y da por resultado la matrícula, que consiste *en hacer conciliable con el servicio de mar la obligacion que todos los españoles tienen de servir á la patria.*

Siempre, pues, que se pretenda sustituirla, obtendremos las conclusiones siguientes: 1.ª Se incurre en un círculo vicioso. 2.ª La institucion en principio es impuesta por una razon natural que el país proclama, no pudiendo caer mientras exista la causa que la mantiene, ó sea la prescripcion del servicio obligatorio al Estado. 3.ª El último y lógico resultado de la sustitucion de la matrícula por la quinta es la sustitucion de la quinta por la matrícula, sucediendo cosa análoga á la que observaríamos cuantas ocasiones quisiéramos rellenar con agua un vaso de aceite, cuya comparacion no por ser vulgar es ménos exacta: una ley como la que en su esfera respectiva preside á este fenómeno habria de presidir á los dos sistemas en la suya: así como el líquido ménos denso ocupa siempre la superposicion, así el sistema más ajustado á la razon práctica habria de suplantar al otro.

Dos resultados finales se deducen como corolario de estas conclusiones: 1.º Que la matrícula más ó ménos

(1) Todo lo expuesto acerca de esta imposibilidad se funda en la experiencia, y es la síntesis de lo acaecido con los sorteos en los años de 1821 y 1822. (Véanse las págs. 279 y 280.)

reformada tiene que subsistir á pesar de sus detractores, mientras subsista el servicio obligatorio para el ejército de tierra. 2.° Que á pesar de sus apologistas, no sobrevivirá un solo dia al de la supresion del mencionado precepto. Por tal manera creemos tan inútiles las alabanzas como las impugnaciones: los unos, si su ánimo es solamente amparar la institucion, obran como los niños cuando pretenden sostener pilares de granito arrimándoles en derredor un poco de tierra; los otros, siempre que traten de derribarla con la ley general de reemplazo, traerán á la memoria el conocido pasaje histórico de las *Horcas caudinas*.

Así pues, examinaremos otros sistemas para ver si hay alguno que pueda sustituirla ventajosamente.

V.

RECLUTAMIENTO NAVAL SOBRE LA BASE DEL SERVICIO VOLUNTARIO.

¡Quién dudará un momento en preferir esta base para el servicio del Estado, y especialmente para el que exige la armada! ¡quién no encontrará una compensacion á todos los inconvenientes que pueda ofrecer, en la abolicion de esa necesidad imperiosa llamada *contribucion de sangre!* Pero ¿será posible en nuestro país?

En Inglaterra, dònde por necesidad se dedican sus naturales á todos los asuntos que con el mar se relacionan, se empleaba el enganche voluntario para el servicio de la marina, pagándose este trabajo á subido precio en casos normales, sin que en los extraordinarios se dejara de recurrir al odioso sistema de levas, siempre que por el medio usual no obtuviese el Estado el número de hombres que sus buques habian menester.

Y si en Inglaterra, donde la posicion geográfica y topográfica del territorio se aunan con la necesidad de ser de la nacion para infundir en su pueblo inclinaciones hácia las costumbres marítimas; si las principales

personas tienen allí por lujo una embarcacion y por recreo la vida de mar, y los ciudadanos matan el ocio en travesías y en ejercicios marítimos, aplicándolos á la higiene por medio del remo; si las mujeres manejan un bote y llevan el timon de un buque las *ladys* más aristocráticas, y con placer acompañan á sus maridos, y á éstas sus hijas en las navegaciones que emprenden con sus *yachts*, teniendo todos el capricho de hacerse á la vela cuando el cariz anuncia mal tiempo, para desafiarlo con su embarcacion; si en Inglaterra, por último, donde todo esto propende á convertir á cada hombre en un marinero, se paga á gran precio este servicio, ¿qué suma no seria menester para análogo fin en una nacion que no es potencia marítima, ni nunca lo ha sido, ni es probable que lo sea sin que se trasforme su territorio y varíe por completo el carácter de sus naturales: en un país donde se prefiere la locomocion por tierra á la que se verifica por mar áun cuando el tiempo apremie, y sea aquella mucho más larga y penosa? ¡Y de qué modo! Reduciendo el cuerpo á las exíguas proporciones de un mal vehículo de caja pequeña, de asiento duro y á veces sin vestir, sufriendo el traqueteo insoportable de sus sopandas, tragando polvo sofocante ó recibiendo los rayos de un sol de Agosto, ó los hielos ó las nieves de Enero, oyendo contínuamente la *aguardentosa* voz y especiales locuciones de un mayoral pésimamente educado áun para su oficio, y aventurándose á rodar por una trocha llena de baches. Todas estas molestias se conllevan en nuestro país por no trasponer mucha menor distancia con todas las comodidades que brinda una embarcacion espaciosa y cómoda; y tanto, que adelantan los viajeros sus quehaceres y aceleran su paso para alcanzar asiento en el coche, porque de otro modo tendrian que

diferir su viaje, no obstante de ver anunciada la salida de un buque de vapor, donde no hay aprietos ni prisas ni carreras para encontrar billetes, donde todos caben y podrian ir con desahogo y soltura.

Por otra parte, aquí todos, inclusos los marineros, difícilmente torcemos las inclinaciones hácia la milicia de tierra, ingeridas desde la cuna, desarrolladas por una guerra constante, y de contínuo alimentadas por esas manifestaciones de poder que en las paradas y ejercicios militares inflaman nuestro pecho y deslumbran nuestros ojos cuando niños.

No aludiré á la generacion que está en el mundo de despedida, para que no se oponga, con mayor apariencia de verdad que fundamento positivo, que varias prendas de un sagrado sacerdocio acomodó su índole á ciertos hábitos, sino á la que predomina por su edad; pero como las cuestiones más sérias se rozan íntimamente con las calificadas de triviales, tócase en este punto la precision de apelar á nuestras mujeres para que digan si áun á trueque de robar galas á su amor propio no procuran excitar la infantil alegría del hijo de sus entrañas, sorprendiendo su angelical candidez con aquellos juguetes en que la época imprime el gusto dominante.

¿Y qué objetos representan los que hoy sirven para el caso y que desarrollan en el niño una aficion, y más tarde determinan las inclinaciones, para formar en último resultado el gusto y carácter del adolescente? Todos, con raras excepciones, son atributos de la milicia.

Pues si se desteta á nuestros hijos con un clarin, y el *ros* sustituye al gorrito de batista; si se les enseña á sujetar la blusa con el cinturon de un sable, á enristrar la lanza y á disparar garbanzos con sus pequeños fusi-

les; si al ver los padres tan marcialmente armados á sus chiquituelos se divierten, áun cuando el padre sea un severo presidente de sala, en mandarles el ejercicio de carabina; y cuando el niño se halla rendido de cuerpo, entretiene su espíritu formando batallones de cazadores y escuadrones de húsares; si á mayor abundamiento nos apresuramos á abrir las ventanas de nuestra habitacion para que los parvulillos vean el marcial continente de la tropa que pasa por la calle, y cuando mayorcitos corremos con ellos presurosos hácia el lugar donde evolucionan los batallones ó se revistan en parada, para deleitarnos en el seno del hogar viendo cómo imitan con gracia infantil los aires y movimientos militares, ¿cómo es posible que poco ó mucho dejemos de entender en las evoluciones, marchas, contramarchas, flancos y giros, y que no tengamos disposicion para empuñar el fusil ó manejar la lanza, é inclinaciones hácia estos marciales movimientos?

Fijemos ahora la vista en las poblaciones marítimas, y se verá que practican idénticas costumbres á las del interior; los mismos juguetes; las mismas tendencias; iguales inclinaciones. ¿Quién compra á sus hijos un barco para jugar, siendo mucho más económica y entretenida una caja de soldados de plomo? ¿Quién los lleva á un buque que por acaso se halle en las aguas del puerto, habiendo en la misma ciudad tropa que evoluciona? ¿Quién les compra un pequeño bote para que se diviertan y aprendan á manejarlo voltejeando por las tranquilas aguas de la bahía, en vez de las jaquitas con que estimulan su aplicacion? ¿Qué persona acomodada residente en el litoral tiene para su recreo un mal pailebote á cambio de los muchos caballos de varias castas y razas y de los diversos carruajes que encierran sus posesiones? ¿Quién lee los curiosos

viajes de Sarmiento, las narraciones interesantísimas de Quirós, las navegaciones de Loaisa y de Saavedra, los extraños episodios de la de Magallanes? Y ¿quién dejará de conocer las campañas de Flandes, las biografías de Gonzalo de Córdoba, del duque de Alba, las conquistas de Méjico y del Perú, las guerras de Italia; todo, en fin, lo que excita el espíritu, á condicion de que se desarrollen los sucesos en tierra y nada de lo que tenga por teatro al mar?

Tal vez se arguya con el tecnicismo de las narraciones marítimas; pero es fútil pretexto, pues las batallas campales tienen el suyo, y sin embargo el hábito nos ha llegado á familiarizar con sus voces y especiales locuciones. La verdad es que todos nos encontramos con tendencias visibles á la milicia de tierra, y sin la menor inclinacion hácia las cosas de mar; todos sabemos el número de hombres que componen una compañía, un batallon, un regimiento; y muy pocos los que podrán decir el que han menester las dotaciones de una goleta, una fragata ó un navío; nadie ignora lo que significa un baluarte, una batería de barbeta, ni lo que se da á entender con las frases entrar en una plaza por asalto, tomar una ciudadela, ó aspillerar un murallon; y muy pocos sabrian distinguir la popa de la proa de un buque. Y así acontece por la sencilla razon de que no teniendo idea la generalidad de nuestro pueblo de lo que es un vaso marítimo, ni habiendo oido nombrar popa ni proa, es óbvio que no podrian distinguir un extremo de otro al presentarse por primera vez ante su vista un cuerpo extraño que se *mueve sobre una superficie líquida y no se hunde* (1).

---

(1) Tomando el efecto por la causa, suelen algunos decir que los marinos son exclusivistas, que se encierran en su intrincado y peculiar tecnicismo,

¿Se me argüirá en este punto con que lo expuesto hasta aquí no son más que hipótesis, más ó ménos aventuradas, en que exagero la poca aficion de nuestro pueblo á los asuntos marítimos y su carácter contrario á la dependencia que el servicio exige?

Pues para acallar tales objeciones y demostrar de una vez la imposibilidad del planteamiento del sistema que todos preferiríamos, sirva el adjunto cuadro del Consejo de redencion y enganches de la armada.

Años.	Redenciones.	Enganchados de primera campaña.	Reenganchados.	OBSERVACIONES.
1862	633	2	1	
1863	492	121	7	Aumentáronse en este segundo año los premios de enganche y el tipo de redencion.
1864	511	108	10	
1865	108	25	14	Hasta el último de Mayo.

Desde la instalacion del Consejo hasta últimos de Mayo del año 1865, se registran 1.684 redenciones y 288 enganches, de los cuales 32 corresponden á marineros reenganchados al terminar su campaña. La ra-

---

y que no creen que ninguno que no pertenezca á la profesion puede ser voto en asuntos del ramo.

Esto entraña un grave error, y repetimos que es tomar los efectos por la causa. Los marinos se darian por muy felices si su profesion pudiera hacerse aquí tan popular como en Inglaterra, porque á más de ser conveniente para el país, reflejaríase en ellos el principal beneficio. Injusto es argüirles de exclusivistas, si algunas veces, ya en lenguaje oficial, ya en el familiar y llano, se valen de términos técnicos: si dicen que un buque *capea bien*, *ó vira mal*, *ó escora alto*, *ó se ahoga en la corrida*, etc., etc., porque es más ó ménos delgado de *yugo*, ó por ser excesivo su *pantoque*, ó demasiado rellena su proa, etc., etc., cúlpese á no existir otros términos hábiles áun empleando mil circunloquios para expresar aquellas ideas, y si

zon, pues, entre ambas cifras es de 6 á 1. El dinero podria seguramente subsanar esta diferencia; pero debiendo deducirse los premios de la cuota de redencion, habria que aumentarla seis veces para encontrar el equilibrio. ¿Y quién podria satisfacerla? No ya seis, sino tan sólo el doble del tipo que hoy rige, ascenderia á una suma exagerada que habria de imposibilitar la redencion á la vez que el enganche, puesto que lo uno es consecuencia imprescindible de lo otro, segun el espíritu de la ley y conforme dicta el sentido comun.

No me incumbe averiguar la proporcion exacta que deberia establecer el equilibrio; pero bástame discurrir sobre las dificultades que encuentra, y considerar la enorme desproporcion que existe entre unos y otros, para repetir que la aplicacion del sistema voluntario á la armada es de todo punto imposible, áun cuando desapareciese el precepto llamado contribucion de sangre, cuya existencia lo imposibilita doblemente en la esfera de la ley.

El número de enganches corrobora lo que llevo dicho tantas veces sobre el carácter del país con relacion á los asuntos de mar; y si á esto se une la aversion innata en el hombre hácia todo servicio que le imponga

---

los hubiera seria preciso que conociese la estructura de un buque aquel á quien se dirija la explicacion.

La Medicina tiene un tecnicismo especial, mil veces más difícil y complicado; y no obstante, como todos llevamos arrastrando por el mundo el objeto de aplicacion, y tiene además otros términos para los no profanos en la ciencia de curar, claro es que seria ridículo, inútil é inconveniente que un médico, hablando con una persona no profesa, empleara términos técnicos para explicarle su enfermedad. Nadie, pues, podrá hacer cargo á un marino porque diga que tal ó cual buque en razon de su *arrufo* ó de su *excesiva guinda* es ocasionado al peligro en determinadas circunstancias, mientras que un médico seria digno de censura si á un hombre que se hubiese dado un golpe en la espinilla, ó en el muslo, ó en un hombro, le nombrase, la *tibia*, el *peroné*, el *femur* ó el *omoplato*.

obligaciones estrechas, podrá comprenderse que el Estado deberia ser el armador que á más alto precio pagase su marinería. Tal sucede en los Estados Unidos y en la Gran Bretaña, donde los labradores no son ajenos á la vida de mar; y aquí donde los marineros se sienten con inclinaciones á labrar la tierra, habrian de pagarse, no sólo en razon de la índole del trabajo, sino en el sentido de la escasez.

Dos medios hay para càlcular este sueldo: uno consiste en atenerse á lo que pague el armador más exigente de la nacion, y algo de exceso por no serlo ninguno tanto como el Estado; otro en el que arroje la suma que cuesta un sustituto particular, ó sean 20.000 reales, dividída por 72, que son los meses de duracion del servicio, mas el haber que este sustituto ha de percibir durante el tiempo de su empeño. El primer caso no es tan fácil por no ofrecer base fija: el segundo da 278+75, ó sea el sueldo de 353 rs. mensuales, que podremos reducir á 350 para simplificar el cálculo. Conviene recordar que las dos terceras partes de nuestra armada sirven en las provincias ultramarinas, donde los haberes guardan la relacion de 2,5 á 1 con los de la Península, y que el aumento por las plazas de preferencia sobre los 350 rs. deducidos, establece para los marineros preferentes el sueldo de 400, y de 500 para los cabos de mar. Tales datos nos conducen á los resultados que siguen, suponiendo en 16.000 el número total de la marinería en servicio activo, ó sean 18.000 contando con bajas.

En la Península.

Por 6.000 marineros en la Península, á razon de 350 rs. vn. mensuales, ó sean 4.200 al año cada uno	25.200.000
Aumento de 50 rs. á 1.000 preferentes comprendidos en aquel número	600.000
Aumento de 100 rs. á 500 cabos de mar, de cañon y guarda-banderas, comprendidos igualmente en los 6.000 mencionados	600.000
Haberes de la marinería de la Península	26.400.000

En Ultramar.

Sabido que las dos terceras partes restantes se hallan en las provincias de Ultramar, y que allí perciben los sueldos á real fuerte por vellon, pueden abreviarse partidas detalladas sólo con reducir á la primera unidad los 26.400.000 reales de vellon, y multiplicarlos por 2. Así obtendremos:	
Haberes de la marinería de Ultramar	128.000.000
IMPORTE DEL SERVICIO VOLUNTARIO EN LA ARMADA.	154.400.000
El mismo servicio por el sistema de matrículas..	19.000.000
Diferencia en más	135.000.000

Verdad es que pudiera procederse á un convenio con la marinería voluntaria pactándose el mismo haber en la Península que en Ultramar, y que siendo el tipo de 600 reales por término medio, resultaria la primera suma reducida á 129.600.000 rs. vn., y la diferencia con lo que hoy se paga á 110 *millones*. Pero áun así, ¿puede la nacion soportar tan enorme gasto?

Si puede, ¡sálvese el principio! En otro caso, no se puede salvar sin que perezca la nacion.

Demostrada la imposibilidad del sistema voluntario, y lo absurdo y contraproducente del de sorteos para la armada, engolfémonos en el estudio del qué rija en otros países, ya que á toda hora se proclama la imitacion; mas ántes conviene exponer las siguientes consideraciones.

VI.

ESCOLLOS DE LA IMITACION.

Absurdo seria rechazar en todo caso la imitacion de lo útil; pero ántes de imitar es preciso un estudio concienzudo sobre la bondad de la cosa que ha de tomarse por modelo, séria meditacion en las facultades del que la ejecuta, en las del que trata de imitarla, en la conveniencia de aplicacion de la cosa misma, que puede sentar muy bien al primero y pésimamente al segundo; en suma, un maduro exámen sobre la posibilidad de aplicacion. La falta ó el olvido de cualesquiera de estas condiciones conduce de seguro al error ó al ridículo, ó á una y otra cosa; y de ello la naturaleza misma y las costumbres sociales nos ofrecen mil pruebas á cada paso, á cada momento, en toda reunion de hombres, en la calle, en nuestra propia casa, y áun en el propio individuo.

Todos los dias vemos variaciones en el vestido importadas de otros países, donde se adoptan porque así convienen á la fisonomía de sus naturales; y nosotros,

fascinados por la armonía del conjunto, las adoptamos sin premeditar el efecto, ántes bien, haciéndonos la ilusion de que la prenda hará en nosotros el mismo que en las personas para quienes *ad hoc* se ha confeccionado. De aquí el verse por esas calles mujeres pequeñitas y de bronceado rostro envueltas hasta el cuello en talmas escocesas, y rematadas en una enorme *pamela* que á cierta distancia les dá el símil de palmatorias invertidas; hombres de atezada tez y pómulos exhuberantes con corbatas azules, recortada la barba en grandes patillas, y con sombreros de ala recta y de tan poco rádio, que la proyeccion vertical cae dentro de la cara, sin que la escude de los rayos de un sol de medio dia: jinetes obstinándose en conservar los aires del trote inglés sobre *jacas* que no llegan ni áun á la marca española; y no faltan quienes creyendo de *poco tono* el idioma de Cervantes, lo estropeen intencionalmente, suavizando la pronunciacion de alguna de sus letras características y más vigorosas, para dar á su individuo cierto sabor extranjero, aunque su fisonomía y porte denuncian á toda hora su verdadera nacionalidad.

Peró ¿á qué buscar ejemplos fuera del asunto que nos ocupa, cuando en ciertas costumbres pasadas de nuestra marina tenemos uno de los más gráficos? ni ¿á qué aludir á otras personas, si una confesion ingénua de la que esto dice, hace más fuerza sin referirse á tercero? El que tiene la honra de dirigir estas líneas al lector, ha sido víctima de ese prurito de imitacion impremeditada, y contará el caso solicitando ántes sus excusas por haber de singularizar el escrito en este punto.

Hubo un tiempo en que comenzó á desarrollarse en nuestra armada una especie de enfermedad contagiosa,

nacida del plausible deseo de poner nuestros buques á la altura de los que ostentaban el pabellon predominante en el mar. Bien se comprende que sólo en fuerza de los pocos años, y de una emulacion que llamaré *gimnasia de patriotismo*, pudo ingerirse en nuestro ofuscado entendimiento la idea de *ser ingleses sin dejar de ser españoles.*

El traje, las voces de mando, la ejecucion de las maniobras, la manera de bogar, todo quiso imitarse de los hijos de la Gran Bretaña; y áun las prendas de vestuario de la gente y el uniforme de los oficiales en cuanto era posible sin contravenir á los reglamentos, llegaron á padecer la enfermedad epidémica. Para su completo desarrollo y mayor duracion teníamos á nuestro costado una escuadra soberbia del Reino Unido, cuyas tripulaciones, de fisonomía blonda, largos cabellos, sombrero de ala revirada colocado hácia atrás, camiseta de cuello azul celeste, y posturas y movimientos desembarazados, se presentaban á nuestros ojos como el ideal del marinero de un buque de guerra; y perturbada nuestra razon por el delirio de *fiebre imitativa*, nos propusimos modelar nuestras tripulaciones por las inglesas, partiendo sin duda del siguiente raciocinio: hombres son ambos, de la misma profesion; démosles, pues, idénticas prendas, y el aspecto de los unos será igual al de los otros.

A los dos meses eran de ver nuestros honrados gallegos, catalanes, valencianos, andaluces y mallorquines, unos chatos y pelones, otros fornidos y barbudos, otros lampiños y desgavilados, algunos casi tan anchos como altos, y todos participando del tipo español (que dicho sea con perdon de nuestras personas, no es el más bello), con sus fisonomías de relieve, merced á un descarado sombrero, y tan maliciosa-

mente oscurecido el ya atezado rostro por el color celeste claro del cuello de la camiseta, que al traerlos á la memoria siente el corazon, con la reminiscencia, ese cariñoso afecto que el oficial de marina abriga hácia sus hombres, á la vez que la hilaridad que produce la vista de nuestros hijos en traje de máscara. Pero entónces, sin embargo de la realidad, era mi ofuscacion de tal índole, que el contraste de las prendas con la persona achacábalo á la fábrica y nunca al individuo. Esto consistia en que yo estaba contagiado de la enfermedad, y de tal modo, que ni las afecciones que padecia en la garganta por obstinarme en *britanizar* las voces de mando haciendo guturales las palabras de nuestro armonioso idioma, ni las risas que debia excitar en el público mi fisonomía del Riff incrustada en dos patillas á la inglesa casi tan oscuras como la cara, mis cortas piernas á medio vestir por unos pantalones que ponian en inquisitorial tormento á los huesos del tobillo, y mi *todo* anunciado por la enorme visera de una gorra confeccionada en molde inglés, fuéron ¡pobre de mí! remedios eficaces de mi mal: solamente al llegar al seno de mi familia al cabo de larga fecha, y ver que cada uno á porfía me preguntaba por mi paradero, la salud de que gozaba cuando yo me habia *apartado de mí*, y la clase de amistad que me ligaba conmigo mismo, fué cuando me apercibí de que la enfermedad me habia puesto de tal manera, que pasaba por otro á los ojos de los mios. Entónces ví claro, me rasuré aquellas patillas que la naturaleza no permitia armonizar con mi tostado rostro, dí soltura á mis tobillos, y volviendo á ser español colgué la gorra en sitio espacioso, donde sin estorbar el paso su visera, me recordará siempre que para ser inglés es preciso nacer en Inglaterra, como para ser español, en Es-

paña; que en uno y en otro país hay buenas y malas cosas, y sobre todo, que para imitar en el uno las del otro, se necesita medir la posibilidad que para ello se encuentre, de tal modo que la naturaleza de la cosa que ha de imitarse, no sea contraria á la del que trate de imitarla.

Pues bien, lo que acontece en el vestir guarda estrecha analogía con las costumbres, con las leyes y con las instituciones. Si es necesario que el traje se acomode á la fisonomía, y que las costumbres se deriven naturalmente del carácter, no lo es ménos que las leyes se ajusten á las costumbres, al carácter, en una palabra, á la fisonomía de los países en donde hayan de regir.

En Inglaterra la ley tiene un solo sentido; nadie se permite interpretarlo, y muy pocos serán los que no se sometan á sus prescripciones: esto sucede, así con las militares como con las civiles. La ordenanza de su ejército marca cierta pena al soldado ébrio: á renglon seguido se glosa la palabra de este modo: «*por ébrio se entiende el trastornado por el uso de bebidas alcohólicas que no pueda entrar por sus piés en el cuartel.*» ¡Y cuántas veces hallándose á la puerta del local los mismos oficiales, ven venir un soldado entre compañeros, que al hallarse á medio paso del escalon de entrada le ponen sobre sus piés, empújanle con violencia y hácenle entrar tambaleando, siquiera vaya á poco como carta urgente por el buzon de un correo! La ley, no obstante, se halla cumplida.

¿Puede ser mayor la evidencia de que tal hombre merece castigo segun el espíritu del precepto? Harto lo conocen sus oficiales; pero tienen que obedecer á una ley fundamental que prohibe muy sábiamente la menor interpretacion de las prescripciones, porque es ób-

vio que de ella se deriva la arbitrariedad y tantas significaciones como hombres se propongan traducirlas, y de su fiel observancia podrá incurrirse en un vacío que dá lugar á otra ley de buen efecto.

¿Pero podrian obrar así los ingleses si su carácter y temperamento no se lo permitieran? ¿Seria posible tal práctica en España? ¿Nos dejaria nuestra sangre meridional la flema indispensable para ver impávidos que la ley era burlada á nuestros ojos? Aquí nos creeríamos nosotros los burlados asumiendo la responsabilidad del legislador, al paso que allí la burlada es la ley, y no más que la ley; y como ante ella son del mismo modo súbditos los jefes que los soldados, no dando lugar la trasgresion á interpretaciones ofensivas, léjos de irritarse, la corrigen con la mesura y parsimonia que les concede su glacial complexion.

Todo es análogo y se subordina á las mismas causas. En aquella nacion basta la presencia de un solo *polishman* para imponer órden á cien individuos (1); y aquí, cien agentes municipales no bastan, si no emplean medios violentos, para hacerse respetar de un solo hombre. En cambio, un ejército inglés no se mueve sino á costa de millones de libras esterlinas, y uno esñol apenas ha menester cada hombre de un pedazo de pan y del agua de un arroyo para remojarlo si fuese duro; los soldados del primero se afectan del *spleen* en campaña si les llega á faltar el *rum*, la carne, algunas comodidades del cuerpo y ciertas distracciones del espíritu; y los del segundo matan penas y alegran sinsabores con una mala guitarrilla, cuyos ecos armonizan con los cantares del país: los unos serán buenos para

(1) Desde que se escribió el texto hasta hoy, van los fenianos demostrando aquello de que *en todas partes cuecen habas*, etc.

resistir en cuadro las cargas de caballería; los otros no tienen rival en las cargas á la bayoneta, y superan á aquellos en todo movimiento que exija ímpetu: la índole de una nacion no pondrá reparo si conviene á sus planes, en reclamar una deuda cuando más apurada juzgue á otra nacion amiga; y el carácter de la otra rechazaria tales medios áun á trueque de perder su nacionalidad.

Por último, cada país tiene su carácter propio como lo tiene cada individuo, haciendo imposible esta diversidad la imitacion de las leyes; y esto, que perfectamente conocen algunos detractores de la matrícula, debieran tenerlo en cuenta en sus escritos. Léjos, sin embargo, de tal cosa, exigen que imitemos á Inglaterra precisamente en la parte que forma antítesis con nuestro país; porque en aquél todos, hasta los aldeanos y labriegos, conocen lo que es un buque y saben lo que es la vida de mar, y en éste ni los habitantes de las costas, en su gran mayoría, suelen distinguir la popa de la proa de una embarcacion.

Este afan estréllase por otra parte en las diferentes constituciones de ambos Estados. Allí no existe lo que vulgarmente se llama contribucion de sangre, y aquí hay que tomarlo como principio.

¡Rara coincidencia! se elogia aquí un sistema por ser inglés, cuando los ingleses lo deprimen en vista de sus resultados; y se deprime el sistema aquí seguido, cuando los ingleses procuran acercarse á él en cuanto se lo permite la Constitucion política de su país. Pero ántes de continuar, extractaré los documentos oficiales que instituyeron las reservas en el Reino Unido, para que no se considere como fenómeno el aserto anterior.

VII.

SISTEMAS DE RECLUTAMIENTO NAVAL EN VARIAS NACIONES.

Sistema inglés.

Los malos efectos que producia el sistema vigente en el Reino Unido para proveer de dotaciones á sus buques, patentizados en la última guerra contra Rusia y expuestos al gobierno inglés por el almirante Napier, indujeron al Almirantazgo á detenido estudio sobre la materia que se sometia á su exámen. La nacion cuya fuerza estriba en su poderío naval, no podia poner en olvido que Francia se hallaba á su lado en Crimea, y que escudriñando sus buques so color de perfecta armonía, revistaba los ejercicios, las maniobras, el juego de los cañones, la disciplina, la subordinacion y hasta las prendas de vestuario de sus equipajes: en una palabra; la potencia que presume con el dominio de los mares, porque de no tenerlo pierde su preponderancia, hallábase demostrando á su querida rival que sus marineros carecian de instruccion, que no conocian el

órden ni la disciplina, y que debiendo ser modelos abordo y en tierra, eran en una y en otra parte muy inferiores á los equipajes franceses.

Con bastante antelacion habíase ya denunciado por la prensa el estado anómalo del sistema inglés, y voces autorizadas clamaban continuamente contra un pueblo enérgico, activo y celoso de su preponderancia marítima, al vérsele recurrir en ocasiones extraordinarias á las levas para dotar sus buques (1), cual si en Inglaterra no hubiese recursos sobrados para prevenir tales extremos, siempre viciosos y ocasionados al descrédito de la nacion.

Allí donde entra el oro por toneladas y cada hortelano es marinero, cada hombre un excelente industrial y todos juntos son atrevidos comerciantes, no debiera nunca recurrirse á medidas vejatorias y de tan fatales resultados, por falta de medios para plantear un sistema permanente que proporcionara á los buques gente á propósito para el buen desempeño de sus cometidos. Así lo entendió el Almirantazgo de la Gran Bretaña, y despues de serios estudios (2) se comenzó á instituir en

---

(1) «Siempre que hemos llamado la atencion sobre la dificultad de encontrar marineros para nuestra marina, estábamos ciertos de no haber dicho aún todo lo que hay. Personas perfectamente informadas nos han asegurado que si el navío de S. M. *Victoria*, por ejemplo, tuviese que salir á la mar inmediatamente, seria preciso completar su tripulacion con hombres que jamás han pisado la cubierta de un buque, y que sin embargo de esto tendrian que desempeñar las obligaciones de marineros experimentados. Supóngase al *Victoria* sorprendido por un mal tiempo en el golfo de Vizcaya, con las tres cuartas partes de su tripulacion mareadas, y se comprenderá que para un pueblo que pretende el imperio de los mares, se ve expuesto á encontrarse en una situacion bastante singular.» *(Moniteur de la Flotte*, traducido del *Magazzin Naut.)*

(2) A este propósito aludiria la *Correspondencia de España* del 12 de Agosto de 1859, en el suelto que se copia:

« Los diarios ingleses han publicado el dictámen de la comision nombrada

el año de 1861 el sistema de reservas, no sin que mediasen sacrificios pecuniarios, puesto que la Constitucion política del Reino Unido no prescribe el servicio obligatorio de las armas.

Se convocó á los que voluntariamente quisiesen inscribirse en las listas abiertas por el Almirantazgo, formándose varios registros segun las edades y condiciones. Dividióse el Reino en varios distritos marítimos designados por el nombre de puntos importantes, como Lóndres, Shields, Sunderland, Hull, Southampton, Falmouth, Bristol, Liverpool, Leith, Greenock, Dublin, etcétera; fondeáronse buques-escuelas en todos ellos, y se hacia obligatoria la asistencia de los inscriptos al más próximo de sus habituales moradas durante un mes cada año, para practicar en sus bordos los ejercicios doctrinales; en cuyo período gozaban sueldo y racion de marinero, sobre las seis libras anuales pagadas por trimestres, que percibian desde el momento de la inscripcion hasta su ingreso definitivo en los buques; prometiéndoseles además premios proporcionados al tiempo de sus compromisos, una pension de 12 libras al cumplir los 60 años, ó ántes en caso de inutilidad, y la preferencia en empleos sedentarios de marina, como los establecidos en tierra para el resguardo de las costas, guardia del hospital de Greenwich y otros. Los inscriptos debian acreditar ser menores de 35 años,

---

el año anterior en Inglaterra para examinar la situacion de la marina. Ese dictámen propone la formacion de un cuerpo de reserva de 30.000 voluntarios organizados por el sistema de la milicia, y que deba servir para facilitar el reclutamiento de las tripulaciones. En una de las últimas sesiones del Parlamento, ha presentado el gobierno inglés un proyecto de ley que adopta formalmente las conclusiones de aquel dictámen. El proyecto de ley en cuestion, segun la idea del gobierno, deberá establecer en Inglaterra un sistema análogo al de la inscripcion marítima francesa.»

y contar cinco de navegacion, uno de ellos en clase aventajada.

El régimen y gobierno de estas reservas corresponde á la Marina Real, y su plana mayor se forma con capitanes de la del comercio que reunan varias condiciones, y con los procedentes de la primera, cuya edad, achaques, heridas ó padecimientos contraidos en el servicio les haga acreedores á estos destinos de descanso.

Los primeros ingresan en clase de subtenientes ó de tenientes, segun sus años de navegacion, portes de los buques que hayan mandado y viajes que hayan emprendido, gozando de las preeminencias, consideraciones, honores, etc., correspondientes á sus clases en la Real Marina, si bien se considerarán de antigüedad relativamente menor que la de los oficiales de esta, cuando concurran á los actos del servicio: los segundos obtienen el ingreso en sus mismos grados.

En gracia á la brevedad omitiré el exámen de gastos que el planteamiento de reservas análogas originarian al país. ¿A qué conduciria? Escrito se halla en las páginas 450 y siguientes de la primera edicion, y allí puede verse que asciende á la cantidad de *nueve y medio millones de reales*, la cual, sumada con los 154 deducidos como importe de servicio voluntario, ó si se quiere con los 129 de la hipótesis segunda, arroja la cantidad de 163 ó de 138 millones como primera condicion para poner en práctica la imitacion á Inglaterra.

¡Pluguiera á Dios que algun dia pudiese el país afrontar tan enorme gasto por este solo concepto!

Pero es óbvio. ¿Qué comparacion puede admitir nuestra España con el Reino Unido, en poblacion, riqueza, industria, comercio, situacion geográfica, topografía especial y caractéres de los moradores de uno y otro país? Sin precision de excursiones á la historia, ¿no se

presenta en la primera parte de este libro (pág. 186) una prueba evidente del incomparable adelanto en que se hallaba aquella nacion ántes de la época en que algun detractor de la matrícula marítima, culpa á ésta de tamaña desventaja? ¿Podia influir cuando áun no habia tomado la forma que se censura, en que los ingleses, á mediados del siglo anterior, fabricasen mejores paños que nosotros, tuvieran mejores tintes, usaran máquinas aquí desconocidas, poseyeran útiles secretos para las operaciones industriales, tejieran lonas y colchasen cáñamos, hasta el punto de vendernos su enseñanza, utilizasen ventajosamente la química en sus betunes, llevasen la imprenta á gran adelanto, y por último, construyeran buques de tal modo, que uno de los hombres más autorizado y científico del país dijese al gobierno, que al examinar los astilleros, fábricas y talleres de aquella nacion, se persuadia de que aquí nada teníamos *ni jamás se habia sabido construir un buque*?

Cultívense esos campos eriales que entristecen al viajero; impúlsese la inmigracion para vivificar inmensos baldíos donde no se vé rastro de vivienda humana; aprovéchense las aguas en la agricultura é industria; rotúrense los montes; bríndense medios á los agricultores para adquirir á poca costa las máquinas usadas en otros países con beneficio de tiempo y de capital; haga el arado campos fértiles y productivos de esas olvidadas tierras que aislan á las poblaciones; establézcase una red bien entendida de ferro-carriles, carreteras y caminos vecinales, que den movimiento á los frutos y faciliten su exportacion; atájese la emigracion, que roba al país el gérmen de su riqueza quitándole una familia por cada hombre; foméntese la cria de ganados, industrias de salazon y artes fabriles; deponga

nuestro pueblo ese amor decidido á un juego inmoral, que si no arruina de pronto, engendra desvarío y despego al trabajo, mata la economía doméstica y arrulla al hombre en un mañana ilusorio; cambie si es posible su fiesta favorita en otra que no robe sangre á la agricultura ni camino á las ideas humanitarias; prémiese, por último, el trabajo en todas sus esferas y manifestaciones, y aumentará la poblacion de nuestra península; habrá industria, artes, comercio, movimiento y vida, así en el interior como en las costas; se abrirán los veneros de la riqueza pública, que dan sávia á las marinas, poder á las naciones y nervio á los Estados, y nos hallaremos con facultades para intentar esa imitacion á Inglaterra que tanto se encomia, sin poner en olvido que nuestra España es una península pobre y de territorio ménos feraz de lo que se fantasea, mientras que aquellas islas cruzadas por canales y rios navegables son abundantes en criaderos de hulla ó carbon, cuya sola materia, aunque el aserto se presente con visos de paradoja, produce hoy y produjo en pasados siglos mayor riqueza que las minas del Perú y del Potosí. Quien quiera convencerse, lea las páginas 608 y siguientes de las *Noticias secretas* de los esclarecidos patricios D. Antonio Ulloa y D. Jorge Juan, impresas por David Barry, y encontrará ámpliamente detalladas las partidas que aquí extracto.

«El carbon de piedra extraido anualmente de las minas de Inglaterra, vale más á la boca de los pozos, que todo el oro y la plata que se extraia anualmente de todas las minas del continente á principios del siglo, tiempo de su mayor prosperidad.»

Demuestra á seguida la aseveracion, y deduce con datos fidedignos los siguientes resultados:

« Producto ánuo de las minas de carbon en la Gran Bretaña, 18 millones de toneladas á la boca de los pozos, que á 2 ½ pesos cada una, hacen....................................	45.000 000
» Producto ánuo del oro y plata en todas las minas del nuevo Continente, incluyendo la proporcion del contrabando, plata labrada, etc. (Humboldt, T. III, cap. II, pág. 316)........	43.500.000
» Diferencia á favor del carbon.........	1.500.000
» Cada tonelada consumida en los condados litorales cuesta 8 pesos, y la mitad cada una del consumido en el interior. Calculando como término medio 5 pesos, se evidencia que 18 millones de toneladas, hacen...............	90.000.000
» Deducido el precio á la boca de los pozos.....	45.000.000
» Producto del empleo de brazos en este tráfico.	45.000.000

Última comparacion.

» Valor del carbon y del empleo en brazos en su comercio..................................	90.000.000
» Valor del oro y plata y empleo de brazos en su conduccion.............................	44.500.000
» Diferencia á favor del carbon y tráfico inglés..........................	45.500.000

La diferencia no consiste sólo en la de las cifras, sino en que allí se daba ocupacion á millares de brazos, mientras que aquí estábamos con ellos cruzados, esperando el oro de las Américas.

Sistema prusiano.

Desde que el genio de Bismark levantó á Prusia á la altura que en Europa tiene, ha dirigido sus desvelos al fomento de la marina, considerándola como firme palanca del engrandecimiento de su país; y como la base de la marina es el personal en sus diversas clases, principalmente las que constituyen las tripulaciones, encaminó desde luego la obra á la organizacion de la marinería.

Supongo que el pueblo pensador por excelencia no partiria de ligero en asunto tan vital, y que la nacion celosa de su poderío, y ahora más que nunca constreñida á mantener el encumbramiento conquistado, habia de pesar detenidamente el pró y el contra de mil planes, hasta depurar en el crisol de la inteligencia el que debiese prevalecer. Como quiera, hé aquí el resultado de sus estudios resumido en las siguientes bases:

«1.ª Toda la poblacion marítima de la Confederacion, sin exceptuar el personal de maquinistas y obreros del ramo, queda exenta del servicio en el ejército y obligada á prestarlo en marina.

2.ª El reparto de los contingentes obedecerá al número de la poblacion marítima actual, y la cuarta parte fijada á este fin por cada Estado será deducida de la gente que deban suministrar para el ejército de tierra.

3.ª Todos los jóvenes *matriculados* en marina deben servir en dicho ramo, á excepcion de los capitanes de buques y de los patentados (1) inscriptos en la matrícula extraordinaria.

---

(1) Ignoro si alude á los que hayan obtenido patente de alguna industria marítima, ó á alguna clase especial de la marina mercante que se conozca bajo aquel calificativo, ó tal vez á los mismos capitanes de buques en ejercicio de su profesion.

4.ª Los que en el mes de Enero cuenten veinte años de edad, llenarán las condiciones para su ingreso en el servicio. Los pilotos que practican viajes de altura ó de cabotaje, y los que en general hayan ejercido la navegacion ó pesca, serán inscriptos en la matrícula de reserva. (Se tendrán en cuenta las campañas servidas con anterioridad en los buques de guerra daneses á todos los que deban ingresar en la marina de Prusia: y los que en la actualidad tengan título de capitanes gozarán de las mismas ventajas, relativamente al servicio, que tenian concedidas.)

5.ª El reclutamiento se verificará segun las siguientes proporciones:

Para la reserva de marinería. Los mayores de veinte años que ejerciendo industrias de mar, hayan navegado uno por lo ménos.

Por complemento, los de oficios relacionados con la navegacion ó pesca, v. gr., los pescadores en aguas fluviales, aunque no hayan navegado el año de que habla el párrafo anterior.

Para la maestranza. Los carpinteros de ribera, veleros, herreros, carpinteros de taller ó de blanco, pintores, armeros, cordeleros.

Para las compañías de maquinistas y fogoneros. Para maquinistas, en primer lugar, los reclutados que hayan trabajado como tales ó como ayudantes en buques de vapor ó en locomotoras, y por regla general todos los que sepan dirigir una máquina de vapor; en segundo, los que presenten certificado de aptitud expedido por una escuela de oficios, y puedan probar que han practicado aprendizaje durante tres años en una fábrica de construccion de máquinas, dándose preferencia á los que acrediten que la fábrica se dedicaba en particular á las dè vapor de marina.

Para fogoneros. Los reclutados que hayan servido tales plazas durante un período de tres á seis meses en buques de vapor; en segundo lugar, los fogoneros de locomotoras ó locomotrices; por último, los obreros que trabajen por medio del fuego, con preferencia los empleados en altos hornos, forjado-

res de cualquier clase que sean, y en suma, los habituados á soportar gran calor y trabajos duros por razon de sus oficios.

Para infantería de marina. Los que siendo de oficio marineros ó pescadores tengan robusta complexion, buena apariencia, hablen perfectamente el aleman y alcancen la talla mínima de 5 piés y 2 pulgadas.»

Sigue el proyecto con la artillería de marina, y continúa con la organizacion de las marinas militar y mercante, de todo lo que haré gracia al lector por no importar directamente al asunto, si bien conviene conocer los extractos de los siguientes artículos:

«Art. 53. La marina de guerra federal es unitaria bajo el mando de Prusia. Su organizacion compete á S. M. el rey de Prusia, quien nombra los oficiales y empleados, y al cual deben prestar todos juramento, y de la misma manera las tropas y tripulaciones de los buques.

Art. 54. Los buques mercantes de todos los Estados federales forman una marina mercante militar, etc., etc.»

Se ve, pues, que la Confederacion de la Alemania del Norte tiene una matrícula marítima, que se diferencia de la nuestra en partir de la inscripcion obligatoria á todos los pobladores del litoral. Tal base ni la queremos ni seria útil, porque no hay peor precedente que el forzar al hombre á un servicio que puede ser contrario á sus tendencias.

Sistema italiano.

Hé aquí las prescripciones más importantes del Código de la marina mercantil, aprobado en Florencia á 25 de Junio de 1865, segun la ley de 2 de Abril del propio año:

«1.ª La Administracion de la marina mercante depende del

ministro de Marina. El servicio de puertos y playas forma parte de esta administracion.

2.ª El litoral del reino (de Italia) se divide en departamentos, que á su vez son subdivididos en distritos marítimos.

3.ª Para el servicio técnico y administrativo de la marina mercante se instituye un cuerpo denominado de Capitanías de Puerto, que se compondrá de capitanes de puerto, oficiales y agregados.

6.ª Los funcionarios de la Administracion de la marina mercante son nombrados por el rey á propuesta del ministro de Marina.

10. Los capitanes de puerto se hallan encargados de la parte ejecutiva de la Administracion de la marina mercante, del servicio de puertos, bahías, radas, calas, playas y muelles de su respectivo departamento, etc., etc.

17. Con la denominacion de gente de mar se comprende á todos los que por naturaleza de la profesion marítima se hallan sujetos á la disciplina y disposiciones de este Código.

18. La gente de mar se divide en dos categorías, á saber: los adscriptos á la navegacion, y los que ejercen artes é industrias marítimas. Corresponden á la primera los capitanes y patrones, los marineros y muchachos: los maquinistas, fogoneros y demás individuos empleados con cualquiera denominacion en el servicio de las máquinas de vapor de los buques: los pescadores dedicados á la pesca en alta mar ó en mares de dominio extranjero.

Pertenecen á la segunda categoría los constructores navales, maestros carpinteros de ribera, pilotos prácticos de las localidades, barqueros, pescadores del litoral y todos los que tripulan las naves de pesca, ya en alta mar ó en albuferas.

19. La gente de mar de la primera categoría será inscripta en la matrícula. A todo inscripto se proveerá de una libreta en la cual será anotado el resultado de la matrícula.

20. Para la matriculacion se requieren las siguientes condiciones: ser ciudadano del Estado: haber cumplido diez años de edad: estar vacunado ó haber padecido la viruela: tener el consentimiento del padre, madre ó tutor, cuando sea menor

de edad: hallarse domiciliado en el Departamento marítimo en que se verifica la inscripcion: hacer constar su enrolamiento á bordo de un buque nacional.

21. El matriculado que cuente veinticuatro meses de navegacion efectiva y diez y ocho años de edad, pasará á la clase de marinero.

22. La gente de mar de la segunda categoría será matriculada en registro aparte, del modo que determinará un reglamento.

23. Los individuos á quienes por razon de su edad no les permita la ley de reclutamiento para el ejército ausentarse del territorio sino bajo ciertas y determinadas condiciones, no podrán ser inscriptos sin atenerse al cumplimiento de la misma prescripcion.

24. Los que quieran cambiar de domicilio deben declararlo en la capitanía del puerto del punto que dejan, y presentarse dentro de los ocho dias en la del que establecen su residencia, para los efectos de la matriculacion.

45 y 46. Todo buque nacional deberá hallarse registrado en la matrícula del punto donde esté domiciliado su propietario.

72. Ningun individuo podrá formar parte del equipaje de un buque mercante si no se hallara inscripto en la matrícula ó registro de la gente de mar.

74. Los de la tripulacion de un buque sujetos aún al deber del servicio en la armada, no podrán ser desembarcados en países extranjeros, aunque hubiese terminado el período del contrato del rol y mediase el consentimiento de las partes.

75. Si un individuo de la tripulacion fuese desembarcado ó abandonado en país extranjero ó en cualquier puerto del Estado que no sea aquel donde se enroló, sin haberse enrolado inmediatamente en otro buque, será el gasto de regreso á la patria por cuenta del buque, y entregado por el capitan ó patron al oficial consular ó á la autoridad de marina en el acto del desembarco, siempre que el marinero haya sido despedido contra su voluntad por el armador, capitan ó patron.

. . . .

150. En las capitales de los departamentos marítimos (1) se halla establecida una caja bajo la denominacion de *Caja de depósitos de la gente de mar*, administrada por el capitan de puerto y á cargo del tesorero ó de otro oficial de contabilidad del Estado.

151. En esta caja se depositan provisionalmente, y sin que pueda disponerse de sus fondos: 1.° Las cantidades y objetos preciosos procedentes de herencias de los matriculados fallecidos durante la navegacion ó en países extranjeros. 2.° El producto de los salvamentos de buques naufragados en las costas del reino ó en las del extranjero. 3.° El de los objetos encontrados en la playa ó recobrados del mar. 4.° Las sumas por pago de derechos ó desembolso al Erario y cualesquier otras pendientes de liquidacion, ya en favor del Estado ó de la gente de mar.

152. Se concede al tesorero y demás contadores el derecho al uno por ciento por el dinero depositado y por los intereses que devengue el de los particulares.

154. Todos los matriculados é inscriptos en el registro de la gente de mar, deben obediencia á los capitanes de puerto, á los oficiales consulares y á los comandantes de los buques de guerra del Estado que se hallen en alta mar ó en puntos del extranjero en que no resida ningun oficial consular; y están obligados á ejecutar las órdenes de las referidas autoridades por lo que redundan en ventaja de la nacion, en honra de la bandera ó en bien del servicio marítimo.»

Hasta aquí lo tomado del referido código. Respecto á las reglas de ingreso en el servicio, redúcense á obligar á todos los inscriptos mayores de veintiun años. Al principio del año publica el capitan de puerto la lista de los matriculados convocados, y los que en aquella sazon no se hallen ausentes, deben presentarse al con-

---

(1) Comprende cada uno la extension de costa de una provincia marítima.

sejo de reclutamiento á los quince dias ó un mes, segun se encuentren en el propio distrito ó en otro cualquier punto del territorio del Estado. En ningun caso se prorogará la presentacion á mayor término del mes de Diciembre.

El Consejo, á medida que se presenten los convocados, procederá á su alistamiento y determinará el dia que deban acudir para reconocer las exenciones, admitir las redenciones y sustituciones, etc., etc., declarando prófugos á los que no hayan asistido, y desertores á los que no verifiquen la presentacion en el dia prefijado para el ingreso definitivo.

La obligacion del servicio de la armada por la gente de mar comienza á los veintiun años, y no están exentos hasta cumplir los cuarenta. La duracion ordinaria es de cuatro años en servicio activo ó sobre las armas, y lo restante del tiempo con licencia ilimitada: la extraordinaria puede extenderse hasta ocho años. Se admiten sustituciones, redenciones, enganches y reenganches, y en casos anormales los comandantes de buques del Estado surtos en el extranjero, pueden hacer leva de la cuarta parte de las tripulaciones de buques mercantes.

Esta reseña basta para demostrar la analogía del sistema de matrículas italiano con el nuestro, diferenciándose, empero, en la mayor libertad de nuestra institucion, que nunca, ni en ningun caso, autoriza la leva á los comandantes de los buques del Estado, ni permite la inscripcion á una edad en que no hay el suficiente discernimiento en el individuo para decidir de su futura suerte, ni por último, obliga á la inscripcion á todos los individuos que ejercen artes ú oficios como no puedan admitir la denominacion de industrias marítimas.

Sistema brasileño.

En la Relacion presentada á la Asamblea general legislativa del Brasil, segunda sesion de la décimatercia legislatura, año de 1868, por el ministro de Marina Alfonso Celso de Assis Figuereido, se lee, bajo el epígrafe *Reclutamiento de marinería* (pág. 6), lo que traducido sigue:

« Una de las mayores dificultades con que lucha este ministerio es la adquisicion de marinería. El único sistema seguido hasta hoy es el reclutamiento marítimo, cuyos inconvenientes he reflexionado; pero expondré alguna de las causas que lo originan, para que otros resuelvan problema tan difícil.

» El servicio de las armas es siempre forzoso, salvo las épocas de patriótico entusiasmo de que hemos tenido brillante ejemplo. Así ha sucedido y sucederá siempre en todas las náciones, cualesquiera que sean los nombres con que se disfrace la coaccion; y tanto, que las más adelantadas luchan con tal inconveniente, *sin que ninguna haya aún descubierto el medio de vencer la repugnancia que inspira el servicio abordo de los buques del Estado.*

» De todos los sistemas conocidos, no hay ninguno tan bueno como la *Inscripcion marítima francesa:* hé aquí por qué presentó á esta Cámara en 1866 uno de sus ilustres individuos, un proyecto *calcado en aquella institucion*, que os recomiendo, pues aunque inmediatamente no se toquen los resultados requeridos, nos librará por lo ménos de las violencias consiguientes á la actual práctica. »

El reclutamiento en el Brasil no obedece á sistema determinado: hay marineros voluntarios, reclutas y contratados, mediante diversas condiciones; los marineros imperiales están obligados á servir por 10 años

si ingresaren como grumetes y no ascendiesen á marineros en el primer año, obteniendo un aumento de la tercera parte del haber al finalizar dicho período, de querer continuar en el servicio, aumento que llega á la mitad á los 16 años y al doble á los 20. Varían los sueldos segun las clases, condiciones y tiempo desde 10 hasta 20 pesos, y los premios desde 20 hasta 150. El ministro, despues de exponer la práctica seguida, se lamenta de la poca retribucion que se concede al marinero, y añade:

«Los marineros de los buques mercantes se pagan por viajes redondos. Por los registros de las capitanías consta que los sueldos son de 45, 35, 32 y 30, siendo el mínimo de 25 pesos, y no olvidándose que no tienen que comprar uniforme ni reponerlo, que conservan mucha mayor libertad en todo y para todo, y que no están sujetos al rigor de una severa disciplina. ¡Y áun así carece de brazos la marina mercante!

» Confesemos la verdad: fallan en la práctica muchas de las disposiciones que adoptamos, porque nos inspiramos para dictarlas en legislaciones extranjeras, é ilusionados por bellas teorías, tratamos de aplicarlas sin exámen ni discernimiento alguno de la diferencia de costumbres é índole de aquellos países y de este. No es esto aconsejar que despreciemos las lecciones de otros Estados, sino que las reflexionemos mucho ántes de aceptarlas.»

Así se expresa el ministro, recomendando la adopcion en su país de la matrícula francesa, y proponiendo en el ínterin varias mejoras en las condiciones de la recluta, ya en sueldos, ya en aumento de premios y en rebaja del tiempo de servicio.

Sistema francés.

Al comentar en la página 178 la Ordenanza de 1737, derivada de la cédula de 1606, he dicho:—Esto, por otra parte, constituye la mejor prueba de que nuestra matrícula no fué importada del vecino reino, como hasta ahora se ha pretendido, fundándose quizá la conjetura en la influencia que aquella nacion ejerció sobre España desde el cambio de dinastía. El gran Colbert no habia aún venido al mundo cuando el tercer Felipe, á peticion de algunas villas de Guipúzcoa, firmaba la cédula de 1607; sin que por ello deba despojarse al gran ministro francés de su originalidad: ambos países guardan estrecha analogía en asuntos navales, y derivándose la institucion de un principio de equidad que salta á la mente en pueblos más guerreros que marítimos, es verosímil que allí surgiera de modo tan espontáneo como surgió aquí diez lustros ántes. Francia, pues, tiene matrícula desde el año de 1665, en que se verificó el primer ensayo, planteándose en definitiva por las ordenanzas de 1668 y modificaciones hasta la de 1689. Veamos lo que dijo el ministro de Marina de aquella nacion en el preámbulo al decreto de 22 de Octubre de 1863, sobre la Inscripcion marítima:

«Tal era el estado de la institucion al estallar la gran revolucion que debia proclamar derechos y sentar principios destinados á cambiar el aspecto del mundo. La institucion fué entónces objeto de sérias discusiones; pero la Asamblea Constituyente, léjos de hallarla incompatible con los derechos que acababa de proclamar, consagró de nuevo todas sus prescripciones; solamente quiso someterla á reglas mejor definidas, rodearla de mayores garantías, darla, en fin, condiciones más

favorables; lo cual, unido á diversos actos sobre este punto, prueban el solícito esmero que desplegó para conservar, mejorándola en lo posible, la institucion que habia asegurado el reclutamiento para nuestra armada.

En decreto de 31 de Diciembre de 1790, declaró que cualquier ciudadano francés podia abrazar las profesiones marítimas; que todos los que la ejerciesen serian constreñidos al servicio de mar en buques ó arsenales, para cuyo efecto se clasificarian, quedando desde entónces dispensados de cualquier otro servicio público. Despues, por otro decreto del mismo dia, determinó los haberes de la gente de mar y graduaciones.

En decreto de 29 de Abril procura organizar el personal de la marina, crea escuelas gratuitas hidrográficas, y el del 30 mantiene la caja de inválidos de la marina, conservándole sus especiales premios, convirtiendo en su favor una renta, y reglamentó las pensiones y medios sueldos de los marineros, de sus viudas y socorros acordados á sus hijos.

Del mismo modo fué respetada la inscripcion marítima por la Convencion, que sancionó sus principios en la ley de 3 de Brumario, año IV, manteniendo para los marineros inscriptos la obligacion de servir en los buques del Estado cada vez que fuesen requeridos.

Tampoco la tocó el imperio, ántes bien en ella encontró los elementos de fuerza naval, que reorganizó bajo un pié formidable.

Más tarde, cuando para constituir nuestro ejército una ley de reclutamiento, fundada sobre los principios del derecho público, convocaba la nacion entera para contribuir á la formacion de nuestro poder militar, obtuvo la inscripcion marítima nueva sancion por esta misma ley, que exceptuaba del servicio á todos los hombres de mar inscriptos segun las prescripciones de la de 3 de Brumario, año IV. Igual sancion obtuvo catorce años despues en la nueva ley de reclutamiento de 1832.

En fin, cuando en 1849, queriendo la Asamblea nacional tener idea exacta de la situacion de nuestra marina, y de las

modificaciones que podian ser útiles en su organizacion, nombró una comision de su seno con la órden más lata que podia dar; tratáronse grandes y profundas cuestiones consagradas á estos estudios, entre las cuales la inscripcion marítima fué bien debatida, y la comision no titubeó en declarar que el reclutamiento de la armada por medio de dicho sistema debia conservarse, y ser además mantenidas las ventajas y privilegios consiguientes á la profesion de marinero.

Así pues, en todas épocas, bajo todos los gobiernos y con cualquier régimen ha sido sancionada la Inscripcion: si en su aplicacion ha sufrido modificaciones, el principio fundamental ha sido mantenido siempre como base de nuestro poderío marítimo.

En un país como este, en que la nacion entera concurre á la formacion del ejército, se ha creido que sin faltar á la justicia podíase exigir á los mareantes un servicio público que no perjudicase á las costumbres de su profesion, sobre todo en una época que solamente ellos eran aptos para constituir el elemento de nuestras fuerzas marítimas. Pero esta carga no se les ha impuesto sin importantes compensaciones: en nuestras costas les cede el Estado las riquezas del mar territorial, cuidando de alejarles toda concurrencia extraña: dispensado del servicio en el ejército, confiere á su hermano la exencion; se abren para provecho suyo escuelas de hidrografía; el Estado durante su ausencia socorre á sus hijos; encárgase además de satisfacer á la familia la parte del sueldo que le hayan asignado, y á ésta remite la caja de la *gente de mar* sin la menor retribucion las sumas que el marinero quiere enviarle. Cuando navega en buques mercantes á la parte, ó de otro modo, pónese bajo la egida tutelar de la marina el contrato que haga con el armador; tomando dicho centro la voz en favor del inscripto para la ejecucion de las cláusulas, abono de salarios devengados y demás reclamaciones que procedan; y si por acaso enfermase ausente de la patria, corren por cuenta del Estado ó del armador los gastos del regreso.

No solamente tienen derecho á una pension cuando prestan servicios al Estado en sus buques, sino cuando ejercen su

profesion ó industria en los mercantes y en los de pesca, pension llamada de medio sueldo que cobran sus hijos menores de diez años, sin perjuicio de la de orfandad, que reciben hasta cumplir los veintiuno.

Hé aquí lo que hacen muestras instituciones marítimas por el marinero á cambio del servicio que le exige, cuya duracion en realidad no excede nunca de cinco años. Se les da derechos importantes, se vela por sus intereses, y desde la infancia se mira por ellos con maternal solicitud. Así tál institucion, no tan sólo ha salido triunfante de las discusiones en la Asamblea Constituyente, sino que ha motivado las leyes de 1818 y 1832, y la Asamblea nacional de 1849 ha creido justo y necésario mantenerla.»

Hé aquí la razon de haber yo escrito que la matrícula de mar, ó sea inscripcion marítima, atravesó la Monarquía, la gran Revolucion, la primera República, el Directorio, el Consulado, el Imperio, la Restauracion, la segunda República, la Dictadura, y vive en el segundo Imperio. Así pues, alega derecho al nombre de institucion incolora en la esfera política, con la particularidad de que en medio del trastorno del año 93, que derribó trono, instituciones y leyes, fué la matrícula respetada, y áun recomendada, como se ha visto, por los convencionales. Por ello se sintetiza su historia, diciéndose que Luis IV la sometió á la sancion de Robespierre, y éste la puso á prueba de guillotina.

En resúmen: Francia tiene matrícula desde la segunda mitad del siglo XVII; tiénela Italia; Prusia la ha establecido al pretender un puesto entre las potencias marítimas; el Brasil procura plantearla; Inglaterra se aproxima en cuanto se lo permite la Constitucion de su Estado. Y esto, ¿nada dice á nuestros legisladores? ¿No les habla tampoco la fracasada prueba verificada aquí en el año de 1820?

Ya se sabe que el sistema inglés aventaja á todos por el carácter completamente voluntario que le reviste; pero ¿cómo no lo aceptan las otras naciones, siendo dos de ellas sobradamente ricas para intentar el ensayo? Comprendo que tal circunstancia no nos arredrase para la prueba si no hubiera otras que la impiden; mas demostrada la imposibilidad en las páginas 382 y siguientes, y la de los sorteos en las 279 y 344, visto en las 365 que la sustitucion de la matrícula por la quinta da el resultado contraproducente que allí se expone, ¿qué remedio nos queda sino aceptar la institucion con las reformas que convenga al espíritu de la época?

Veamos las escritas en la primera edicion de 1865, y que fueron aceptadas, para continuar con las que sean hoy posibles.

VIII.

REFORMA DE LA MATRÍCULA.

Dícese que la corriente de las ideas arrastra en su curso á los principios que se le oponen. Verdad será cuando la opinion lo sanciona; pero entiendo que la frase, más repetida que meditada, debe tener mucho de capciosa. Nada tendria que argüir, si en vez de suponerse que arrastra á lo que subsiste á través de los tiempos, dijese que lleva en su curso á la forma de los principios.

Materia es esta, pero no lugar, para disertaciones psicológicas que no hubiera compelido á juicio, si la frase no fuese reo de un temor causado á los apologistas de la matrícula de mar, y de una sonrisa de triunfo á sus detractores. Por si puede disminuir el recelo de los unos y la confianza prematura de los otros, les recordaré que la débil caña nacida en el cauce del arroyo doblega su cerviz á la corriente, pero permanece tanto más arraigada cuanta mayor sea su flexibilidad. Hé aquí por qué urge la reforma de la matrícula.

Propensos á confundir la excepcion con la regla los que no se hallan en el deber de analizar las cosas ni de

inquirir la razon de sus defectos, basta que uno sólo se patentice para que emitan juicios desfavorables contra una institucion que, como todo lo dispuesto por el hombre, adolece de vicios; y aunque la lógica aconseja poner en la balanza los resultados para corregir por medio de meditadas reformas, sabido es que solemos adoptar en ciertos períodos la solucion que ménos fatigue al entendimiento y más se acomode á las primeras inclinaciones, siquiera redunde en provecho de unos pocos y en perjuicio de la generalidad, y por consiguiente del Estado.

Compréndese que la matrícula de mar aparezca de horrible *catadura* para los que anatematizan el servicio obligatorio á la patria; mas, de no ser así, es lógico que la consideren como la práctica de aquel principio en el sentido más liberal y conciliable, y sobre todo en el único posible, por cuya razon todo gobierno se verá obligado á mantenerla en tanto que no se encuentre una fórmula para proscribir la ley fundamental en donde estriba.

Pecaria de redundante al decir que la institucion entraña principios que no se pueden sustituir, y que su forma muy plausible, juzgándola con relacion á la época en que fué articulada, incurre hoy en anacronismo. En vano seria conservarle un traje perfectamente cortado, sí, pero á usanza caduca; sin que se tema que la reforma afecte á sus principios, así como la variacion del vestido no afecta al modo de ser del hombre.

Esa dependencia periódica, siquiera sea á grandes intervalos, en que se halla el matriculado despues de cumplido su primer turno de campaña, imprime á la institucion un carácter tan distinto del que en principio tiene, que la desnaturaliza á los ojos de toda persona amante del derecho individual. No se me oculta

que la causa de subsistir se razona con la precision de saberse el paradero de los inscriptos para precaver la eventualidad de que les alcance el segundo turno; pero ¿qué inconveniente habria en extirparla reduciendo á un solo período de cinco años los dos de cuatro en que hoy se prescribe el servicio? (1) Tal vez se arguya que acostumbrada la gente de mar á servir uno solo por efecto del número, consideraria la disposicion contraria á sus intereses dando por resultado su retraimiento de las listas; mas tales temores podrian desaparecer por medio de ventajas que impulsasen á la inscripcion. Las que resultan del servicio único se hallan bien patentes, considerando que se evita la presentacion periódica, las licencias, los graves males que el returno trae consigo por la impresion que produce un segundo llamamiento, y por último la no pequeña de poder despojarse al matriculado del fuero especial, que coloca siempre en posicion difícil al individuo del órden civil, bastándole una sola cédula para acreditar en todo tiempo su carácter de licenciado de marina.

Todos sabemos la razon de ser que tenian en otras épocas las campañas alternadas, y de aquí la que presidia al articulado de la institucion; pero á todos nos consta igualmente que habiendo hoy desaparecido aquella, es lógico que se modifiquen sus derivaciones. Tal conclusion es la que aboga con mayor firmeza por el servicio único, aunque se quisiera prescindir de las ventajas enunciadas, reclamando tambien la derogacion de ciertas órdenes hijas de una necesidad ya caduca, que falsean los principios liberales de la matrí-

(1) Está reducido á cuatro por el decreto de 27 de Noviembre de 1867, expedido con posterioridad á la publicacion de estas líneas en la primera edicion, como se explicará más adelante.

cula de mar. Una de tantas es la que prescribe el reconocimiento médico para la inscripcion (1), cuya medida tiende á subvertir el fundamento del instituto desvirtuando su índole, que *nunca puede consistir en la prohibicion del uso del mar á todo el que no sirva en la armada, sino al contrario, en el libérrimo ejercicio de sus industrias á quien lo desee, siempre que pudiendo servir al Estado, lo verifique en Marina* (2).

Importa, y mucho, en un país antimarítimo como el nuestro, poner dique á la licencia y al abuso resultantes de permitir el servicio en tierra á los marineros de profesion, porque demostrado está cuán pocos quedarian para la armada; mas ¿qué inconveniente puede existir en que el hombre cuya aptitud física le redima desgraciadamente del cumplimiento de esta obligacion, así en tierra como en la mar, ejerza las referidas industrias? No es la competencia lo que el matriculado teme, y mucho ménos la de un hombre defectuoso; es la falta de equidad lo que le ahuyentaria; y así como ésta quedaba rota constituyendo un privilegio, si se autorizase á un hombre de mar para servir á su patria en tierra, permanece el principio incólume y la institucion conserva su espíritu, abriendo sus listas á todo el que lo desee y excluyendo en el acto de la convocatoria al que no reuna la aptitud indispensable para servir en la armada; que harto será su infortunio aunque su alegría se manifieste por fugaz período.

Nada importe que abogue en este punto por una segunda matrícula de lisiados. ¡Ojalá acudieran á las costas hombres de cualquier clase; que los defectuosos

(1) Tambien suprimido por el mencionado decreto.

(2) El principio proclamado en las frases subrayadas fué el fundamento del decreto referido, como se dice en su preámbulo.

pueden ser jefes de otras tantas familias, y ejercer ciertas industrias de mar sin agravio de los útiles para el servicio.

No creo que debiera exigirse la matriculacion definitiva á los jóvenes inscriptos hasta los 19 años, cuya edad, próxima á la menor prefijada para los sorteos generales, daba un año de intervalo, á fin de que corriesen las noticias de unos centros á otros, y fuesen incluidos en las listas de tierra los que renunciasen al servicio de la armada (1). Por tal modo se podia abolir el ingreso nominal de los matriculados en las quintas, medida opuesta á la índole de la institucion dictada sin duda para prevenir ocultaciones, pero que ha producido abusos de peor carácter que los que se trataban de evitar, afectando perjuicios á tercero y á la nacion, siquiera se cometan por no presumirse ni áun remotamente la trascendencia que podian tener. El criterio que á ellos preside no puede ser en la apariencia más inofensivo: el matriculado, se dice, ha de servir de todos modos en marina; exime por tanto á uno de la misma poblacion, y ésta gana siempre un hombre con provecho de la industria, de la agricultura ó de las artes; pero no se reflexiona que por tal manera se le anticipa al matriculado su turno, y de aquí surgen varios casos que pueden constituirle en objeto de una medida injustamente legal, ocurriendo uno si el individuo se inutilizaba ó moria despues de redimir un servicio que por ningun modo le debiera corresponder (2). De su estudio podrán deducirse dos reformas exigidas por especiales circunstancias.

---

(1) Establecido tambien en el decreto.

(2) Seria muy conveniente que se fijasen en este párrafo los alcaldes de las poblaciones del litoral en la época de los sorteos.

La ley que nos obliga á servir á la patria, no requiere á determinada persona, sino á la fuerza en movimiento del individuo, de cuya tésis se deriva la sustitucion personal; pero no siendo fácil el contrato sin un centro donde se inscribieran los que querian sustituir y ser sustituidos, asumió el gobierno las operaciones parciales, fijó una suma proporcionada, y obligóse mediante ella á responder al espíritu de la ley facilitando á la nacion hombre por hombre.

El contrato parcial era á veces molesto ó imposible, á veces asequible y fácil; pero en ambos casos obtiene el individuo ventaja en el precio impuesto por el gobierno, porque es seguro que con él no encontraria un sustituto, como prueba hasta la saciedad la falta de equilibrio que existe entre redimidos y enganchados (1), desde que la ley rige, no obstante del aumento que por dos ocasiones ha tenido la indicada suma. La ventaja, empero, debe considerarse transitoria, porque el reglamento irá modificando sus prescripciones hasta que aquella represente con exactitud el precio de un sustituto, ó sea el valor que implica el servicio de la armada.

De cualquier modo, prefija la ley el período del reten como tiempo hábil para verificar la redencion, y como término fatal el acto de la convocatoria, sin prever mil accidentes que pueden constituir casos excepcionales.

Una enfermedad repentina, una afeccion determinada, la mutilacion de un miembro ú otra desgracia fortuita, excusan el servicio en el terreno legal al matriculado que se halle en el período de reten; y si habia

(1) ¿No sonarian mejor los adjetivos *sustituido* y *sustituto*, y Consejo de administracion del fondo de sustituciones de la armada?

redimido su turno de campaña, es óbvio que al ocurrirle cualquiera de aquellos casos, ó el de muerte que constituye la imposibilidad absoluta, habria de reclamarse la suma entregada por un concepto que no podia subsistir. ¿Qué contesta el gobierno á la reclamacion que de ella haria el deudo más próximo del finado? La negativa equivale á percibir una cantidad que, segun la ley, no hay donde aplicarla, puesto que no es posible sustituto sin sustituido; ni tampoco se puede argüir que la redencion sea un hecho irrevocable, pues lo que se redime es el servicio, y éste no ha comenzado al ocurrir aquélla. Siendo imposible todo sustituto venal, no puede considerarse la suma percibida sino como prenda pretoria del cumplimiento de un deber estipulado en un contrato, que sólo tiene fuerza de ley el mismo dia que comience el servicio. Entónces, y no ántes, será la redencion un hecho consumado; pero fijándose en el tiempo del reten por razon de conveniencia y de derecho individual, se deduce que si el gobierno niega la devolucion de la cuota, ofende á la justicia por cumplir con la ley; y si la reintegra, lastima á la ley por acatar la justicia.

Tal vez se oponga que puede negarse dentro de ambos principios, en razon á la libertad que el matriculado adquiere con la entrega de la suma para ir á donde le plazca; pero adviértase que si el reten constituye la fianza de la persona para un servicio que no ha comenzado, la redencion significa la fianza de una cantidad para poner un sustituto cuando el servicio comience; y si las pruebas legales de exencion no pueden ser admitidas durante el reten por el temor de que la causa desaparezca ántes de la convocatoria, tampoco podrá ultimarse la redencion en aquel período, por la posibilidad de que aparezca la causa despues de en-

tregada la suma. Así pues, el matriculado, más que adquirir un derecho, restablece en toda su plenitud el que por conveniencia del Estado tenia restringido; pero abónesele el tiempo de reten, y no sólo se concilia lo justo con lo legal, sino que se convierte la redencion en un hecho irrevocable, y en justicia la palabra *conveniencia*.

Cierto que la restriccion en el reten se ha ampliado todo lo posible, y que pudiera escudarse en prescripciones análogas de la ley general de reemplazo; pero aunque sólo existiese en el nombre, parece justo que el Estado compense de algun modo el derecho que anticipadamente se arroga sobre el individuo; y ya que no pueda verificarlo en metálico, sea al ménos como arriba se proyecta.

Muchos inconvenientes que se enlazan con los puntos anteriores, pudieran aducirse para abogar por la exencion del matriculado de los sorteos generales; pero baste como razon primordial el principio de justicia, que se opone á que una misma persona exponga su suerte á un doble albur sobre el servicio al Estado. Si á esto se añaden las alteraciones de los números en los asientos, y la divergencia que producen entre los fólios de matriculacion y listas matríces, únicas normales para la convocatoria, se podrá comprender la precision que hay de adoptar la medida.

Exentos de quintas podrian ingresar en el servicio por riguroso órden de inscripcion, obtendrian al terminarlo una cédula que en todo tiempo acreditara la aptitud legal para ejercer sus industrias donde lo creyeran conveniente, sin licencia periódica ni áun aviso prévio, y sus nombres pasàrian á un registro especial, á fin de que fuesen preferidos en las colocaciones de su clase en todas las dependencias del ramo.

Esta variacion no perturba la índole de la matrícula como á primera vista parece, ni es otra cosa sino una derivacion natural del servicio único. La causa de retenerse al matriculado, fundábase en otra época en no concluir el convenio hasta una edad prefijada que le excluia de convocatorias, y en la actualidad hasta cumplido el segundo turno, ó más si fuesen indispensables; pero el tercero seria hoy insostenible ante la justicia, ya porque hacia al inscripto de peores condiciones que los otros ciudadanos, ya porque la época muy justamente rechaza una ley, que si era lógica cuando el servicio se cumplia á cortos períodos, ataca á todas luces al derecho individual desde el punto en que se fijó en cuatro años la duracion de cada campaña. No se me oculta que haciéndose hoy difícil el segundo llamamiento, queda el que censuro reducido á mera prescripcion; mas deberia sin embargo desaparecer en nombre de los principios que ántes la apoyaban, porque siempre debe eliminarse de la esfera del derecho lo que no pueda pasar á la del hecho sin agravio de la justicia.

Si la esencia de la institucion es el cumplimiento voluntario en la armada de un deber préviamente prescripto á todos los españoles, y se reflexiona sobre la probabilidad de que el individuo haya satisfecho su deuda ántes de cumplir los cuarenta y cinco años, podremos concluir con que la ampliacion incondicional para el ejercicio de las industrias marítimas á todo el que rebase la edad expresada, no desvirtúa las leyes fundamentales de la matrícula. Compruébalo hasta cierto punto la jurisprudencia establecida para los jóvenes; y si en favor de ésta puede aducirse el caso probable de que aumenten la inscripcion con sus personas, reclama la que propongo la consideracion de

que cada uno de los autorizados serian jefes de otras tantas familias, que llegarian á domiciliarse en las poblaciones del litoral.

Resumiendo las variaciones expuestas, y añadiendo otras que se razonan con su enunciacion, redúcense á las siguientes:

1.ª Matriculacion sin reconocimiento prévio, pudiendo inscribirse definitivamente á los diez y nueve años, útiles ó inútiles para el servicio de la armada, lisiados, defectuosos, enfermos por cualquier lesion, todos los españoles, en fin, que lo deseen, y los extranjeros que hayan obtenido carta de naturaleza (1).

2.ª Ingreso en el período de reten por riguroso turno y año de inscripcion; y abono de este período como tiempo efectivo de servicio (2).

3.ª Servicio único por espacio de cinco años; incluso el precitado abono y los de campañas de guerra y bloqueos, cuya medida podrá extenderse en ciertos casos á las estaciones de Ultramar en períodos calamitosos, á juicio del gobierno de S. M., y desde luégo al abono de la quinta parte á los que residiesen cuatro años continuados en las posesiones del Golfo de Guinea, Islas Marianas, y algunos otros puntos que se juzguen de penosa residencia (3).

4.ª No necesitarán licencias periódicas para ausentarse de sus matrículas más que los incluidos en el período de reten, para lo cual se fijarán carteles en los sitios convenientes, designando cada año un número prudencial basado en la convocatoria anterior y en las necesidades de la armada. Todos los otros individuos

---

(1) La cláusula está hoy vigente.

(2) Tambien lo está en parte.

(3) El servicio hoy dura cuatro años, pero no se abona el período de reten para ningun efecto que disminuya dicho tiempo.

podrán ejercer sus industrias donde mejor les cuadre, con una sola licencia, advertidos por las respectivas comandancias al expedírsela del número en que se encuentra la convocatoria, y de que, de no hallarse de regreso en sus provincias al ser declarados en el período del reten, contraen la responsabilidad del prófugo (1).

5.ª Los exceptuados legalmente del servicio no necesitarán más que de la primer licencia para ausentarse; pero si la causa no constituyese imposibilidad absoluta, no podrán obtener mayor período en dicho concepto que el de un año.

6.ª Los que hayan cumplido sus servicios al Estado en cualquiera de los cuerpos del ejército, podrán matricularse á toda edad, ateniéndose á las otras condiciones del inscripto, pero con la justa ventaja de un premio metálico por razon de enganche.

7.ª Exencion absoluta á los matriculados de la ley general de reemplazos para el ejército.

8.ª Libertad incondicional de ejercer toda clase de industrias marítimas, sin prévia matriculacion, á los menores de 19 y mayores de 45 años de edad.

Hasta aquí lo que consta en la primera edicion de 1865. Presentada la Memoria en el centro correspondiente del Ministerio de Marina, y vista la conformidad entre el mayor número de sus bases con las del estudio practicado por el Jefe de aquella dependencia, fué propuesto, aprobado y expedido en 27 de Noviembre de 1867, el siguiente decreto que hoy rige:

«Conformándome con lo propuesto por el Ministro de Marina, de acuerdo con el Consejo de Ministros, vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° Los individuos mayores de 19 y menores de

(1) No rige por completo.

50 años que ejerzan industrias ú oficios marítimos, deberán inscribirse en la matrícula de mar, por considerarse que prefieren cumplir en la armada el servicio al Estado impuesto en su ley fundamental á todos los españoles.

Art. 2.° Queda suprimido el reconocimiento facultativo que en el dia precede á la matriculacion, no siendo inconveniente para obtenerla ninguna dolencia ni defecto físico.

Art. 3.° Para la observancia de lo que preceptúa el art. 1.°, y á fin de precaver abusos en perjuicio de los matriculados, serán inscriptos y desde luego ingresarán en el servicio de la armada los mayores de 19 años que sin haber verificado su matriculacion continúen ejerciendo las industrias de mar.

Art. 4.° A los que no estén comprendidos en las edades que determina el art. 1.°, les bastará para ejercer cualquier oficio de mar la presentacion de su fe de bautismo legalizada, cuando las autoridades del ramo ó Subdelegados la exijan á fin de cerciorarse del derecho que les asiste; entendiéndose respecto de los menores de 19 años, que esta franquicia no les exime de lo prevenido en el art. 127 de la ley general de reemplazo sobre ausencias del reino.

Art. 5.° Queda suprimido el returno ó segunda campaña á que están obligados los matriculados de mar. En su consecuencia, se reduce dicha obligacion en los llamamientos ordinarios de marinería para las atenciones de la armada á una sola campaña de cuatro años, mas el breve período que exija la situacion de reten en que se encuentren los individuos próximos á ingresar en el servicio.

Art. 6.° El ingreso en el servicio obedecerá al órden de inscripcion en la matrícula respectiva, quedando legalmente exento de servir en la armada el individuo á quien al cumplir 50 años de edad no le hubiese correspondido su turno, sin que por ello pierda su derecho de matriculado.

Art. 7.° El período de reten será de abono para todos los efectos que no se refieran á la disminucion de la campaña, establecida la cual, deberá contarse desde el dia en que se hallen listos los cupos para ser remitidos á las capitales de los Departamentos.

Art. 8.° En analogía con lo prescrito en el art. 5.° del Real decreto de 24 de Enero último sobre la organizacion del ejército, solamente en caso extraordinario de guerra que reclame un número excesivo de gente de mar y no pueda cubrirse con todos los matriculados sin campaña, hará el Gobierno un llamamiento especial en la forma más equitativa, dando cuenta á las Córtes.

Art. 9.° Los matriculados que hayan satisfecho su campaña ó suplídola por los medios legales, podrán trasladarse de unos á otros puntos ó ejercer sus industrias donde quisieren, bastándoles la presentacion de sus licencias absolutas y cédula de matrícula á las autoridades del ramo, como únicos documentos justificativos del derecho que les asiste. Mas para los efectos de la Estadística se les previene la presentacion personal por una vez al Jefe de marina del punto donde recibieren sus licencias absolutas y al del distrito en que deseasen residir. Podrán igualmente, si así lo desean, borrarse de la matrícula.

Art. 10. Los indígenas del Archipiélago filipino que hayan satisfecho cuando ménos y por cualquier concepto cuatro años de servicio en la armada, gozarán de los propios derechos que los matriculados, así para enrolarse en buques españoles, como para ejercer las industrias marítimas en todo el litoral de la monarquía.

Art. 11. La supresion del returno es de aplicacion inmediata:

1.° A los que en la actualidad lo sirvan, que obtendrán sus licencias absolutas de no preferir su continuacion en concepto de reenganchados.

2.° A los que se hallasen de reten para dicho returno, los cuales quedarán licenciados definitivamente.

3.° A los que hayan verificado su ingreso en el servicio con sujecion á la Real órden de 1.° de Agosto de 1863, por seis años consecutivos, para optar á la distinguida clase de veteranos; entendiéndose que renuncian al derecho que pretendian de acogerse á los beneficios de esta cláusula.

Art. 12. Gozarán los matriculados de las mismas ventajas

que respecto del premio de constancia disfrutan todas las tropas, siempre que reunan en la armada el tiempo de servicio prefijado para aquellas en el ejército y no hayan incurrido en desercion ni demás delitos que lo excluyen.

Art. 13. Serán inscriptos en el cuaderno especial de la distinguida clase de veteranos:

1.° Los que aduzcan derecho por las prescripciones vigentes hasta la fecha.

2.° Los que sin desercion y con buena conducta cumplan personalmente seis años continuados de servicio en cualquier concepto y clase.

3.° Los que obtengan premios de constancia.

4.° Los que contraigan mérito especial en cualquiera accion distinguida del servicio, bien en combate, ó en trance crítico de mar.

5.° Los que en faenas del servicio ó de sus resultas quedasen inútiles.

Los casos 4.° y 5.° han de justificarse con el oportuno expediente ó informacion sumaria, haciéndose expresion de las circunstancias del suceso en la licencia absoluta que obtengan.

Art. 14. Los veteranos quedarán excluidos áun del caso remoto á que alude el art. 8.° de este decreto, como tambien los patrones con nombramiento de que trata la Real órden de 14 de Enero de 1865, si al ocurrir aquel caso estuviesen patroneando.

Art. 15. Queda reducido á seis años el compromiso que para servir por ocho en los buques guarda-costas contrajeron algunos individuos de marinería. Los que no se avengan á estas condiciones pueden rescindir el contrato, y se les abonarán las dos terceras partes del tiempo servido en aquellos, para que completen los cuatro años en los otros buques de la armada.

Art. 16. Para reemplazar las bajas que ocurran en los buques guarda-costas serán preferidos los marineros que sin premios de reenganche se comprometan á servir seis años continuados. Si el Gobierno, por circunstancias imprevistas, se viese en la necesidad de disponer el trasbordo de algunos

de estos individuos á otros buques de la armada, se les contará íntegro el tiempo servido, obteniendo sus licencias absolutas al término de la campaña única.

Art. 17. Se admitirá en los buques de la armada, en la proporcion y segun lo establecido en el reglamento vigente sobre dotaciones, á los jóvenes de 12 á 15 años que por medio de sus padres ó tutores lo soliciten y tengan la robustez necesaria para la vida de mar, pudiendo desembarcarse del mismo modo ántes de cumplir los 19 años de su edad. A los que se distingan por su aptitud y buena conducta se les permitirá matricularse al cumplir la de 16, y comenzar desde luego su servicio con plaza de marinero de segunda clase, optando en lo sucesivo á los ascensos que merezcan; pero entendiéndose que si prefieren desembarcarse sin extinguir su campaña, quedarán sujetos á la suerte de los demás matriculados para volver á servir por su turno y sin derecho á un solo dia de abono.

Art. 18. Quedan derogadas todas las disposiciones vigentes en cuanto se opongan al presente decreto, del cual se dará cuenta á las Córtes en su próxima reunion.

Dado en Palacio á veintisiete de Noviembre de mil ochocientos sesenta y siete.=Está rubricado de la Real mano.= El Ministro de Marina, MARTIN BELDA.

Esta disposicion, por mucho que los apologistas de la matrícula, tal como se hallaba, la combatan, es indudable que devuelve á la institucion su primitiva índole, alterada en sentido restrictivo; pero las modificaciones que sufra todo lo que se revista con el carácter de contrato exige cierta equidad entre las partes, llamada compensacion. Esta es, pues, la que se echa de ménos en la reforma de la matrícula. Antes de demostrarlo conviene examinar la palabra *privilegio*, porque la interpretacion que se le da ha motivado todos los males que se tocan.

IX.

LA MATRÍCULA NO CONSTITUYE UNA CLASE PRIVILEGIADA.

Ante todo será conveniente que se averigüe con exactitud la significacion de la palabra *privilegio*, siguiendo la doctrina de uno de los filósofos más profundos que en este siglo ha producido nuestro país, el cual dice, que la mayor parte de las cuestiones se sostienen por la diversa interpretacion de la palabra que da forma al pensamiento, objeto de la controversia.

Como punto preliminar debo exponer, que tienen un apoyo en los documentos oficiales de la institucion los que aseguren que el inscripto recibe un privilegio, porque tal es la palabra con que en ellos se dora el pago que se le prometia en trueque de lo que se exigia de él. Para conocer el grado de exactitud en la aplicacion, hay que recurrir á una autoridad en el idioma, coetánea de los redactores de la primer cédula; y aunque el nombre de la institucion aparece en la de 5 de Octubre de 1607, convendrá fijarnos en un período más próximo, ya por haber sido aquella derogada, como por no existir aún ninguna pauta á que ajustar el len-

guaje. Cuatro años despues se imprimió el *Tesoro de la Lengua Castellana*, de Sebastian de Covarrubias, cuyo libro fué reimpreso en Leon en 1672 con las anotaciones del Padre Benito Remigio Noidens; pero puesto que no podia llamarse propiamente un Diccionario, se obrará con mejor criterio tomando como autoridad la primera edicion del publicado en 1726 por la Academia, á los doce años de su instalacion, por haberse tenido á la vista para formar esta obra todos los clásicos que habian conquistado un nombre en la república de las letras. La circunstancia de coincidir en sus publicaciones el tomo quinto, donde se comprende la significacion de la palabra que se cuestiona, y la ordenanza del infante almirante (1737), es una razon más para que se recurra al referido Diccionario, en el cual se lee:

« Privilegio.—s. m. La gracia ó prerogativa que concede el superior, exceptuando ó libertando á uno de una carga ó gravámen, ó concediéndole alguna exencion de que no gozan otros. »

Veamos si es propia la aplicacion de la palabra á los derechos del matriculado, teniéndose en cuenta que no es el gobierno, sino el pueblo, quien realmente le concede el disfrute de las industrias marítimas. Llámese en buen hora *privilegio* el que un rey otorgaba á uno de sus vasallos enfeudándolo en territorio de sus dominios, el que concedia á una villa ó ciudad cualquiera, y áun el que se perpetúa en un cuerpo de tropa para lucir un estandarte distinto de los otros, en premio de una accion señalada acometida por una masa de gente que ya no existe, porque en este caso recae la gracia en un ente moral, y áun así se premia la memoria para estímulo de mayores empresas; pero en la matrícula, al crearse la institucion con sus condiciones, díjose: *verifiquen* el deber de servir al Estado en la armada los que

ejerzan el oficio de marinero. ¿Podrán llamarse privilegiados los que se inscriban en este sentido? Supóngase que lo verificaran la mayor parte de los españoles. ¿Sobre quiénes serian privilegiados?

Además, para que haya privilegio, es de todo punto necesario que á la gracia ó prerogativa preexista la persona en quien haya de recaer, porque no puede haber sugeto sin objeto; así pues, no debe llamarse privilegiada una clase que no existia al ser decretada esa concesion condicional.

Supóngase en la nacion la existencia de una mina que todos pudieran explotar; pero que siendo indispensable trabajarla algun tiempo por cuenta del Estado, mandase el gobierno á ella por suerte á los individuos que procedieran de la quinta general, trocándoles el servicio de las armas por este otro. Sigamos suponiendo que los sorteados dijesen: *vayan á trabajar en la mina los mineros*, ó los que de este oficio quieran ser ó se utilicen de sus productos; que nosotros, no queremos que se nos compela á un trabajo extraño á nuestra índole. El gobierno, en gracia á la justicia, haríase eco de la voluntad del pueblo, y en fuerza de la necesidad habria de prescribir que todo el que explotara la mina, contraia el deber de trabajarla cierto período por cuenta del Estado; y de aquí que siendo escaso el número, nadie trabajase sin reconocer expresamente la referida obligacion. ¿Podria llamarse privilegio á la recompensa que recibiesen estos hombres por su penoso oficio? ¿Puede merecer tal palabra el mayor sueldo que percibe un minero en cambio de un trabajo que consume su existencia? Sobre todo, las condiciones para estimular el ingreso, que á nadie se niega, ¿no son anteriores, como lo son el depósito y demás requisitos que dan derecho á tomar parte en una

subasta? ¿Cabe privilegio en el licitador que las ha cumplido por entrar en el local donde se celebre, ni podria quejarse el que le acompañara porque le vedasen traspasar el umbral?

Pues este es el pretendido privilegio de la matrícula: si existe, será en todo caso el que los de un oficio tienen sobre los de otros, ó los de una profesion sobre los que no ejercen la misma; es decir, privilegio convencional, que segun el diccionario, quiere decir: *el que se da ó concede con algun pacto ó convenio.* Pero ni siquiera esta palabra puede aplicarse á la recompensa que en calidad de pago recibe el hombre de mar por los servicios que de él exige la nacion, pues para ello seria preciso que la persona preexistiese al privilegio, y vemos que aquí sucede todo lo contrario.

X.

SISTEMA DE RESERVA PARA LA ARMADA.

La particularidad de existir la matrícula en España y Francia bajo análogas bases desde remota fecha, ha dado orígen á considerar que la institucion sigue el propio camino en uno y otro país, mereciendo ambos iguales alabanzas de sus apologistas y ataques iguales de sus detractores, sin discernir la notabilísima diferencia de las modificaciones sufridas allí y aquí.

Francia ha conservado, y en todas acrecido, las ventajas para recompensar el servicio duro que exige al marinero, y estimular la inscripcion, ya con primas y pensiones á los inutilizados en faenas del oficio, ya con sueldos á los de reten, ya con pensiones de orfandad ó viudedad satisfechas por el Tesoro ó por una caja propia de la administracion del ramo; ya, en fin, con otros muchos alicientes que aseguran la institucion, considerada como fundamento de su poderío marítimo.

España ha modificado la suya varias veces, más atentos sus gobiernos al clamoreo de unos pocos del

interior, que á la trascendencia en el exterior de sus medidas. Aquí ha ido el matriculado paulatinamente perdiendo el derecho á las almadrabas, el de carga y descarga en playas y muelles, el de agremiacion, el de lastre y deslastre; hállase herido el fuero, próximo por tanto á perderse el de bagajes, exencion de cargas concejiles y alojados; en suma, todos los derechos que una ligerísima interpretacion ha dado en llamar privilegios, sin parar mientes en que no eran otra cosa sino condiciones prévias de un contrato con que á falta de dinero se retribuia el penoso oficio de la mar.

Aquel país, para tocar una sola cláusula de su inscripcion marítima, pone el cuidado del tejedor cuando mueve un hilo de su urdimbre; éste desgarra por una parte sin tejer por la otra; ambos, pues, tocan las lógicas consecuencias de las premisas que han querido sentar. Por ello ve el uno floreciente la institucion que en el otro se halla en decadencia. No pretendo abogar por la continuacion de algunos de los derechos de la matrícula, como en otra parte queda dicho; lo que deseo, porque además de la lógica lo exige la equidad y la justicia, es que se compensen aquellas con dinero, que viene á ser hoy la expresion más fácil y acomodaticia del trabajo; y si dinero falta, cese el clamoreo, como cesa el del individuo, si no está loco, cuando no tiene recursos para verificar la compra del objeto que anhela.

¿Cómo se ha procurado compensar aquí la pérdida de unas ventajas, que por constituir condiciones prévias de un contrato no podia ningun gobierno derogar en buena ley sin dejar libre á la otra parte el derecho de rescision? De ningun modo hasta la aparicion del decreto de 27 de Noviembre de 1867, que suprimió el returno; ventaja, en verdad, que no compensa todas

las pérdidas, si se tiene presente que el segundo llamamiento habíase hecho ilusorio para la generalidad.

Urge, pues, que se tomen medidas reparadoras en bien del individuo y del Estado; urge que se satisfaga cuanto ántes el principio que proclama mayor precio al trabajo más penoso; urge que se afiance de una vez sobre bases sólidas y en armonía con el espíritu de la época esa institucion, fundamento de nuestro poderío naval y salvaguardia de la honra de la nacion en tantos y tan señalados casos. Urge, más que todo esto, que al suprimir derechos no se mantengan los propios deberes, porque no se falta nunca al principio de justicia sin que mediata ó inmediatamente se toquen lamentables resultados. Recuérdese que la matrícula, al igual de una casa de crédito, los ha dado excelentes cuando los gobiernos cumplian sus compromisos, y fatales cuando á ellos faltaban; porque tampoco da buen fruto el abuso de autoridad, y con mayor motivo ejerciéndolo sobre una institucion en que la voluntad del individuo puede obrar sin trabas.

La reforma que se intente ha de tener por auxiliar al dinero; y aunque no se me oculta el gran obstáculo que entre nosotros presenta la sola enunciacion de esta palabra, entiendo que se atenúa el terror que inspira siempre que se busque la solucion fuera del presupuesto.

Los armadores se quejan de no poder embarcar sino á los matriculados. No basta oponerles que pueden enrolar á todos los que quieran, sean cuales fueren sus edades, condicion, clases y oficio, siempre que los comprendidos entre las edades determinadas por la ley declaren sus nombres, á fin de que el Gobierno los apunte para el objeto de la matriculacion, porque contestarán que precisamente es esto lo que rechazan, con lo cual

confiesan paladinamente *que se desea eludir la parte trabajosa sin embargo de aprovechar la útil del convenio.*

Dicho está que una de las bases de la matrícula es que sirvan al Estado en la armada, si les llega á tocar el turno, los que aprovechan las industrias marítimas. Es así que muchos esquivan lo primero, deseando lo segundo; luego para restablecer el equilibrio exige la equidad que éstos indemnicen á los otros del trabajo que eluden y sobre ellos descargan.

La economía política traduce lógicamente el dinero por expresion de trabajo: la cantidad del uno ha de encontrar su equivalente en cantidad del otro, aumentando ó disminuyendo cualquiera de los miembros de la ecuacion; y por este axioma, para establecerla entre los que acepten la contingencia de un trabajo duro y penoso, y los que la rechacen, es preciso que éstos compensen con dinero la diferencia.

Tal principio responde, por otra parte, á la definicion del Estado, que es una Sociedad á la que todos los socios han de contribuir relativamente por igual en partidas desiguales y en sumandos heterogéneos. En este se funda tambien la redencion, que no es otra cosa sino un trueque de la contribucion expresada. Así pues, la que á cada uno se exija debe graduarse por la mayor ó menor probabilidad que tengan, segun sus edades, de ser llamados al servicio.

Si se hace éste obligatorio á los comprendidos entre los 20 y 30 años, claro es que deben pagar la cuota de redencion los que quieran borrarse de la matrícula y continuar en el ejercicio de las industrias de mar. Menor debe ser para los de 30 á 35 años; más pequeña aún para los de 35 á 40; mucho ménos para los de 40 á 45, y nula desde esta edad en adelante.

La modificacion del sistema pudiera hacerse sobre las bases siguientes razonadas ya unas, y las otras que se razonan con la enunciacion.

Proyecto para la reserva.

1.ª Los mayores de 19 y menores de 45 años que ejerzan oficios ó industrias de mar, deben acudir á las Comandancias de marina para que consten sus nombres y filiaciones en el Registro marítimo que en todas se lleva.

2.ª Llámanse oficios ó industrias de mar, para los efectos de esta ley, toda ocupacion lucrativa que se ejerza á flote.

3.ª Constituyen la reserva de la armada los individuos mayores de 19 y menores de 30 años que consten en el Registro marítimo por ejercer voluntariamente oficios ó industrias de mar.

4.ª Los individuos de la reserva de la Armada quedan atenidos á esta ley, exentos de la de 24 de Marzo de 1870, y por consiguiente de toda contingencia para el servicio al Estado en el ejército.

5.ª Dependerán en todo de las autoridades de marina, y en análoga situacion á la que la referida ley de 24 de Marzo consigna para la primera reserva del ejército.

6.ª La obligacion del servicio comienza por los registrados de 26 años no cumplidos, descendiendo por edades hasta los 20 cumplidos, y entendiéndose mayormente obligados los más próximos á la mayor de ellas.

7.ª Si por acaso no bastasen éstos á cubrir el número préviamente exigido para el reemplazo anual,

serán llamados los mayores de 26, ascendiendo hasta los de 30 no cumplidos.

8.ª Si todavía faltasen se completará el número con los de 30 á 35 años, obteniendo éstos las ventajas que se expresarán, y tomando el nombre de primeros complementarios.

9.ª Solamente en casos extra-normales podrá el gobierno, por medio de un decreto, convocar á los mayores de 35, dando cuenta á las Córtes de las causas que obligaren á la determinacion. Estos se llamarán segundos complementarios.

10. Los de la reserva de la Armada no podrán eludir la obligacion del registro ni borrarse de él sino mediante la cuota de redencion en el tiempo prefijado por la ley de 27 de Marzo de 1862.

11. Los mayores de 30 que deseen ejercer industrias ú oficios de mar sin que consten sus nombres en el Registro marítimo, pueden verificarlo mediante el pago de la contribucion ánua que por edades se determina.

Veinte y cuatro escudos por los de 30 á 35 años no cumplidos.

Doce escudos por los de 35 á 45.

12. Dicha contribucion se abonará entregando al Comandante de marina de la localidad en donde se halle el individuo, ó en la que se despache el buque donde esté enrolado á primeros de año, la cuota correspondiente en papel del sello, con las demás formalidades que detallará el reglamento para la ejecucion de esta ley.

13. Lo recaudado por el concepto del artículo anterior será repartible del siguiente modo:

El importe de la contribucion de todos los mayores de 30 y menores de 35, entre los mayores de 35 y menores de 45 que por acaso hubiesen sido llamados.

El de la contribucion de todos los mayores de 35 y menores de 45, entre los mayores de 30 y menores de 35, que de la propia manera lo fuesen.

En uno y otro caso se entenderá el cobro como traspaso de la suma íntegra por los conceptos que se expresan, prescindiendo del número que haya en cada parte, fuese de todos para uno ó de uno para todos, y sin perjuicio de los haberes, premios y demás á que tengan derecho como marineros del Estado.

El Consejo de redencion y enganches de matriculados de mar administrará estos fondos deducido el tanto por ciento de administracion prefijado por la ley, y verificará el reparto á los dos años de estar en el servicio los interesados con el aumento de la ganancia realizada durante dicho período.

14. En las convocatorias que no haya necesidad de ningun complementario, quedará la suma recaudada por contribucion ánua para los mayores de 26 años que hubieran sido llamados; y si tampoco hubiese ninguno de estos, se reservará para distribuirla entre los de reten que se comprometieran á no ausentarse de la comprension del Departamento marítimo.

15. Los individuos licenciados de cualesquiera de las armas del ejército que ejerzan industrias ú oficios de mar, no prestarán en la Armada más que la mitad del tiempo de servicio, si por acaso les llegase á corresponder, ó solamente satisfarán la mitad de la contribucion determinada para la generalidad, caso que se hallen en condiciones de eludir el registro.

16. Las infracciones de esta ley serán penadas del modo que sigue:

Los mayores de 19 años y menores de 30 que ejerciendo industrias ú oficios de mar hubiesen eludido el registro, anticiparán el servicio durante una campaña,

librando á un individuo de la provincia en que se verifique la aprehension.

Los mayores de 30 hasta 45, con las multas que por reglamento se designen; no pudiendo en ningun caso exceder de 200 escudos para los de 30 á 35, ni de 100 para los de 35 á 45.

17. Las convocatorias se verificarán con la antelacion suficiente para que en 1.° de Enero y 1.° de Julio de cada año ingresen los de reten en el servicio, y los convocados en el período de reten.

18. Los actuales prohombres y cabos de matrícula tomarán la denominacion de contramaestres y cabos del Registro marítimo, perteneciendo á la reserva.

Siendo mucho mayor el número de los matriculados de 20 á 25 años, que desde esta edad en adelante, compréndese que con éstos bastará en circunstancias ordinarias para el servicio. Los de 26 á 30 es dificilísimo que sean convocados, y casi imposible los complementarios; mas es preciso tenerlos en cuenta para precaver circunstancias fortuitas.

Parecerá á primera vista difícil el cobro de la contribucion, y complicado su reparto; pero un reglamento bien combinado puede hacer sencillas ambas cosas. ¿No es más complejo el sistema de pensiones que rige á la inscripcion marítima francesa, y sin embargo se administra fácilmente? Sobre todo, no veo otro medio de cumplir, sin exponerse á graves trastornos, el artículo adicional de la ley de 24 de Marzo último, cuya trascendencia no se ha pensado seguramente al dictarse.

XI.

UN SERVICIO RECLAMADO EN LA MARINA.

No puede romperse la armonía entre la importancia de una poblacion y la que se dé á la persona que en ella ejerce un cargo público, sin que sufran perjuicios de gran trascendencia las instituciones representadas por el funcionario del Gobierno. En el orden militar, en el civil, en el clero, en la magistratura, en todos los ramos del Estado se conserva este principio, no sólo en la esencia, sino en la forma. Sólo en marina se ha perturbado en el segundo sentido por razon de una economía que puede ser, que sin duda es contraproducente.

El roce contínuo que las autoridades de marina tienen con las de los diversos ramos del Estado, no sólo exige de la persona conocímientos generales de administracion, tacto y buen criterio para defender discretamente las cuestiones y dejar airoso al ramo que representa, sino que requiere decoro en el porte, en la habitacion, traje y demás cosas comunes á la vida social y oficial. Si muchas de tales cosas dependen del

modo de ser del individuo, mucho tambien atañe exclusivamente al Gobierno, que á ninguno de sus funcionarios puede exigir la responsabilidad de sus deberes, de no darles medios para desempeñarlos.

Hay mil circunstancias que reclaman la presencia de la autoridad de marina al lado de mil inconvenientes que la impiden. Un buque incendiado en el puerto, un motin á bordo, una varada, el embarque de pertrechos de guerra, la salida de una expedicion militar, y muchos otros casos que de alguna importancia exigen la inmediata inspeccion del jefe de marina, el cual se presentará si las circunstancias del tiempo se lo permiten; pero ¿de qué modo? En un bote de dos remos, manejados á veces por un solo hombre con el traje del país; la chaqueta sirviendo de empavesada, é interrumpiendo su boga la rotura de un estrobo ó la salida de caja de un tolete, para sustituir al estrobo.

En el ínterin se encuentra la autoridad del ramo sentada sobre el ropon de un honrado barquero, exhibiéndose al público y procurando ocultar el entorchado ó los galones hasta que remediado el percance continúa su travesía hácia el sitio del siniestro ó hácia el buque cuyas operaciones reclaman su presencia.

¡Qué fuerza moral ha de tener una autoridad tan desautorizada en la forma! La impresion que en varios regimientos bien montados produzca la presencia del brigadier jefe de la division, caballero en humilde jumento, que por atalaje tuviese el giron de una faja y por montura el chaqueton del amo de la acémila, dará idea aproximada del efecto que en los muelles produce la autoridad de marina al desempeñar una funcion del servicio con los elementos de que hoy dispone.

Pero si en forma tan inconveniente y á costa del decoro propio y de la dignidad de la nacion podria cum-

plir con sus deberes en circunstancias normales, basta un poco de viento que impida el barqueo á los botes de tráfico, ó que la voluntad del barquero sea contraria á los deseos del jefe de marina, para que la ordenanza quede sin cumplir. Cierto que se les previene que pidan en tales casos la falúa á la Sanidad; pero no lo que deban hacer cuando la peticion sea ociosa, ya por hallarse aquella embarcacion desempeñando las funciones de su destino ó por negativa fundada de la Junta, y áun del patron cuando le convenga escudarse con ésta. Por último, ¡cuánto no padece la dignidad nacional, si por acaso surge en el puerto una escuadra ó un navío de Estado extraño, al ver sus tripulaciones venir á su bordo un jefe de marina en forma tan desperjeñada, representando no obstante una categoría superior á la que en su patria tenga el comandante del buque á quien va á devolver la visita oficial!

Ni la lógica permite que una cosa se aplique simultáneamente á dos objetos distintos, ni la economía que se falsee la índole de un servicio necesario, ni el Gobierno que se desprestigie á una autoridad, ni la nacion que nuestras cosas puedan merecer una significativa sonrisa de los extranjeros.

No es por otra parte decoroso que la autoridad de marina tenga que recurrir á su bolsillo y á la aquiescencia de un patron para cumplir con sus deberes, ni que por falta de medios deje de verificarse un servicio préviamente reclamado. ¿No es anómalo que los tengan el cuerpo de Ingenieros y los ramos de Sanidad y Hacienda, y falten al de Marina? ¿Es acaso más continuado é importante el servicio de aquellos que el de éste, ó se considera á los otros más acreedores á la consideracion nacional, ó de menor trascendencia al que se exhibe á los extranjeros y debe acudir en circunstancias peli-

grosas, que á los que barquean una vez al año por deber, y por recreo los restantes?

Tan palmaria anomalía da motivo al público para creer que los dependientes de aquellos ramos son los obligados á velar por el órden y policía en las aguas del puerto, á auxiliar á los buques fuera de barra, á dictar, en suma, las órdenes en incendios y naufragios; y los de éste á presenciar desde tierra como curiosos espectadores los movimientos de buques, ya sea al amarrarse, ya al irse al garate, ya al incendiarse ó al naufragar.

No debe, pues, el país negar á la marina la pequeña suma que tal atencion exige; y si se temiera, deberia la marina, mirando por el país, destinar á ella alguna cantidad autorizada por un concepto que pueda comprenderle. Aunque la falúa es la embarcacion generalmente usada en nuestros puertos para el servicio de Sanidad y para los jefes superiores del ramo, no la creo á propósito para el uso que entraña el servicio de los comandantes de las provincias marítimas; la utilidad se concreta á casos determinados; su precio es subido, y su numeroso equipaje implica un gasto que debe eludirse, siempre que haya otra que á la condicion de poco precio reuna la de economía y utilidad evidente en todas ocasiones.

Tal es, en mi juicio, la canoa ballenera, que puede barquear en malos tiempos, recibir la mar en todas direcciones y meterse en una rompiente en casos de auxilio: seis hombres bogando remos de punta bastan para el buen manejo de las mayores, y con cuatro las más pequeñas pueden salir avante y desafiar peligros que seguramente lo serian para otra cualquier embarcacion.

Su mantenimiento es el más económico por el exíguo

equipaje que reclama; mucha su utilidad en los malos tiempos; su duracion bastante, si se halla bien tenida; su aspecto airoso y muy decente, y sin igual su ligereza.

El gasto que significaria la construccion de estas embarcaciones es insignificante si se considera la laguna que venian á llenar en esta parte del servicio. Con once de primera clase para los puertos de las capitales de provincia de esta categoría, y veinticinco de segunda para los suyos respectivos y los de tercera, podria cubrirse perfectamente; y calculando el coste de la de seis remos lista, pintada y con sus enseres en trescientos escudos, y en doscientos cincuenta las de cuatro, resulta el gasto total de nueve mil quinientos cincuenta, ó sean cinco mil pesos aproximadamente.

La dotacion de todas se cubre con 166 hombres, que seguramente se encontraban exigiéndoles el compromiso de servir durante ocho años con el solo goce de la racion de armada, si bien seria de cuenta del Estado el primer equipo de vestuario. El mantenimiento y conservacion de estas embarcaciones deberia correr á cargo de las Capitanías respectivas, deduciéndose de los emolumentos que por sexta parte del practicaje asigne la ordenanza á los capitanes de puerto.

Otra de las medidas necesarias es la creacion de veedores peritos de buques mercantes en los principales puertos para el reconocimiento facultativo legal en los diversos casos que ocurren, á semejanza de los que en otras naciones ejercen análogo cargo con el nombre de *expertos*.

Los actuales maestros de ribera no reunen conocimientos bastantes para las funciones que el servicio exige. Gracias que, ajustándose á una fórmula, que lo mismo aplican al *cleper* que al *queche*, á la urca que

al vapor de fino yugo, deduzcan un resultado con el cual se conforma la Administracion en la esfera legal, no obstante el absurdo que implica la aplicacion de una misma fórmula á gálibos tan diversos; pero sus facultades no pasan ni pueden pasar de aquí, y si por acaso se les obligara al reconocimiento de un buque para deducir el estado de su casco y arboladura, los defectos de su aparejo ó estiva, é inferir la posibilidad de emprender tal ó cual viaje en determinadas circunstancias y con ciertos cargamentos, mereceria su dictámen, no ya á la gente profesa, sino á todo el mundo, lo que habria de merecer el de un maestro albañil cuando lo emitiese sobre la solidez de un complicado edificio. Tal idea no dimana de prurito de innovar, que nunca he abrigado semejante pretension, sino del deseo de que la Marina atienda un servicio establecido en Francia, Inglaterra y otras naciones, reclamado en ésta por el comercio marítimo, y exigido por las crecientes necesidades de la civilizacion.

No es necesario para establecerlo lastimar en nada los intereses de los actuales arqueadores, que pueden continuar con su cargo y cobrar sus emolumentos, si bien extinguiéndose las vacantes cuando ocurran y llenando los veedores esta doble atencion.

APÉNDICE.

La analogía que existe en la apreciacion de la materia tratada en este libro, con la del notable artículo (1) que apareció en la *Revue des deux mondes*, y consta por apéndice de la 1.ª edicion de esta Memoria, me induce á trasladar á este volúmen la traduccion hecha por mi distinguido amigo y compañero D. Patricio Aguirre de Tejada.

La Marina en Francia y en los Estados Unidos en 1865.

«Si desde el primer imperio se ha gozado en Europa de una paz marítima cuya continuacion deben desear todos los amigos de la libertad y del progreso, este estado de cosas reconoce causas más fundadas que el acuerdo necesariamente frágil y pasajero de los hombres de Estado, soberanos y ministros, que han sido dueños del poder. Las instituciones que por espacio de treinta años han permitido á Francia vivir como viven Inglaterra y los países libres, han sido sin duda la causa principal de la extincion de ódios y envidias nacionales; otra circunstancia que ha contribuido igualmente en nuestro concepto al afianzamiento de la paz, es el estado de

(1) Atribúyese al príncipe de Joinville.

preparacion para la guerra en que cada cual se ha mantenido, y el respeto mútuo que de esto ha resultado. Este respeto recíproco no ha disminuido hoy; pero los errores de la política francesa no son los mismos, y la nueva situacion en que Francia se ha colocado le traen evidentemente la necesidad de estar mejor preparada que nunca para la guerra, sin perjuicio de la paz, hallándose siempre apercibida para los acontecimientos. Hemos visto la desgracia que tal imprevision ha ocasionado al gobierno de los Estados Unidos, así como los prodigios de actividad y de energía que ha hecho para dar á su marina una eficacia notable, y, ó mucho nos engañamos, ó lo que aquella marina ha conseguido es una demostracion incontrovertible del papel, más que nunca importante, reservado para lo sucesivo en las grandes guerras á la fuerza naval. Sin duda que cada dia se verán escuadras ménos numerosas: el tiempo de los largos cruceros y de los combates en alta mar entre dos líneas de navíos ha pasado ya; pero sólo en la forma ha cambiado la guerra, no en el fondo. Para que otra cosa fuera se necesitaria que los mares llegasen á ser una especie de terreno neutral fuera de la arena de las pasiones humanas; seria preciso que cambiase por completo el carácter de la humanidad; seria preciso que el empleo de los buques blindados llegase á hacer imposibles las guerras marítimas; que la artillería se declarase impotente para dañarles, y que por vez primera hubiese producido el ingenio humano una obra acabada, inventando un medio de ataque contra el cual no hubiera defensa. Dejando, pues, á un lado este quimérico pensamiento, resulta que hoy las fuerzas navales, no sólo pueden herir á su adversario de un modo más directo, no sólo su concurso aumenta el poder de los ejércitos de tierra, sino que todo país que tenga fronteras marítimas, se halla en la actualidad expuesto á peligros que únicamente una flota organizada con arreglo á los adelantos modernos puede conjurar; y es hoy para nosotros tanto más importante hacerlo, cuanto que bajo brillantes apariencias se ocultan ciertas causas de malestar y debilidad que, á no tener pronto remedio, anuncian para un próximo porvenir los más desastrosos resultados.

Nada más bello en efecto que estas apariencias. ¿Cuál es el punto del globo en que nuestra marina no ha prestado brillantes servicios? . . . .

¿Dónde, pues, está el mal que nosotros somos los primeros en denunciar y cuyos efectos se experimentan de una manera tan cruel? . . . .

Principiemos por examinar el estado en que se encuentra nuestra oficialidad.

Antes de la revolucion de 1789, pertenecia por completo á la nobleza, y sabido es cómo desapareció con ella llevándose á la emigracion las tradiciones de valor y disciplina que habian hecho su gloria desde los buenos tiempos de Tourville hasta los de Suffren. La clase de oficiales no pudo reemplazarse desde luego, porque en la marina, nunca se repetirá demasiado, nada puede improvisarse, y á pesar de muchos prodigios de valor pagamos con brillantes reveses el vacío que la emigracion habia dejado en nuestros buques. Solamente al terminar el imperio, la creacion de escuelas especiales de marina principió á reconstruir un edificio, al que cada año se ha ido agregando una piedra, y hoy debemos á un trabajo de medio siglo el cuerpo excepcional y realmente superior que poseemos.

Desde el principio del renacimiento hasta la época actual en la guerra de Crimea, el servicio de la marina habia sido brillante y popular: desempeñando una parte activa en todas las operaciones militares en que el ejército de tierra se habia visto comprometido en España, en Morea y en Argel, logrando á más la ocasion de adquirir la gloria que le era peculiar en Navarino, Lisboa y San Juan de Ulúa, habíase desarrollado entre nuestros oficiales un sentimiento muy vivo de amor á la profesion con todas las buenas consecuencias que de ello se derivan. Emulacion, entusiasmo, culto hácia el deber, y exaltacion de los sentimientos de honor respecto de sí mismos; ninguna carrera ofrecia una perspectiva más brillante, y la flor de nuestra juventud se disputaba con afan en los exámenes la entrada en un cuerpo al cual deseaban con orgullo pertenecer. No era entónces cosa rara ver á alguno de aquellos

jóvenes que en breve tiempo habian llegado á tenientes de navío, encargarse inopinadamente de las más delicadas misiones políticas y diplomáticas que desempeñaban con honra, hallándoles ántes de los treinta años de edad con el mando de buques aislados, viéndoles salir victoriosamente de una prueba y de una responsabilidad ante la cual tantos generales sucumben, y que ellos llenaban perfectamente, uniendo al vigor corporal todas las fuerzas de la más cultivada inteligencia. La carrera naval en esta época ofrecia, pues, á los talentos superiores la ocasion de realizar todos sus deseos, y tenia por consecuencia un atractivo poderoso.

Sobreviene en tal estado la revolucion causada por el empleo del vapor á bordo como fuerza motriz; la flota se trasforma, pero despues de algunas vacilaciones se reconoce que el papel del marino, y principalmente el del oficial, es casi el mismo á bordo de los nuevos buques. Nada hay que supla en la práctica de las cosas de mar al bueno y pronto juicio adquirido por la educacion, y á la ciencia de mandar á los hombres en medio de las soledades del Océano, cuyo estudio para el marino es el objeto esencial de la vida. Las funciones de comandante de un buque de vapor tienen, pues, la misma importancia que las del de un buque de vela, exigiendo únicamente algunos conocimientos más. Contemporáneo del gran desarrollo de la marina de vapor el uso del telégrafo eléctrico, tan favorable á la centralizacion, extendiendo el alcance del gobierno allí donde ántes necesitaba hacerse representar por la flota, constituye sólo una débil disminucion de la parte activa reservada al oficial de la marina. Nada, pues, ha cambiado hasta ahora.

Viene la guerra de Crimea, y con ella principia un nuevo órden de cosas. Ya la marina habia tenido lugar de apercibirse de que no pudiendo prestar á un gobierno nuevo el apoyo que le daba el ejército de tierra, nada habia que esperar que tuviese visos de favor; mas no era esto en nuestros oficiales motivo suficiente para que sirvieran con ménos desinterés y ménos patriotismo, y ellos esperaban que una guerra en grande escala les habia de proporcionar ocasion de pagar no-

blemente la deuda con Francia contraida. La escuadra conduce el ejército á Oriente y lo desembarca con habilidad y buen éxito sobre el suelo enemigo; pero á esto se limita su cooperacion militar en la lucha que comienza, porque el bombardeo sin resultado del 16 de Octubre no puede colocarse al lado de las grandes batallas de Alma y de Inkerman. El sitio de Sebastopol se prolonga, y durante dos años, en tanto que la gloria de nuestros soldados llenaba el mundo entero, nuestros marinos se empleaban sin tregua ni descanso en el servicio penoso y no exento de peligros, pero en extremo ingrato y desconocido de los trasportes militares.

Por espacio de dos años se han visto precisados á amontonar diariamente sobre sus buques centenares de heridos y de enfermos atacados de las más peligrosas afecciones epidémicas, ó bien animales que llevaban consigo un incurable y mefítico desaseo. Es un vaiven contínuo que nada detiene, ni el mal tiempo, ni las largas noches de invierno; y esto con tripulaciones fatigadas, impotentes, desmoralizadas, á quienes es preciso á todo trance hacer cumplir con su deber. Todos los sufrimientos, todas las miserias de la guerra, son en estos casos el patrimonio de nuestros marinos, muchos de los cuales sucumben bajo su peso. Y no hay en cambio compensacion de ninguna clase, ni la embriaguez del combate, ni las alegrías de la victoria; no es fácil resignarse á este sacrificio oscuro oyendo el eco del cañon que proporciona en otros tan vivas y generosas emociones. No basta el sueldo cuando se pertenece á un cuerpo inteligente y valeroso animado del fuego sacro, ardiendo en deseos de distinguirse y ganoso de tener una parte en el reconocimiento y en los aplausos del país. Así es que el desengaño fué cruel para nuestros marinos en esta memorable expedicion. La conciencia de la tarea ingrata que desempeñaban, del papel inferior á que se veian condenados al lado de los héroes de Inkerman y de Malakoff, fué para ellos causa de gran amargura: las operaciones en el mar de Azof, el ataque de Kinburn por las baterías flotantes, y el buen comportamiento de los que desembarcaron á las órdenes del almirante Rigault de Genouilly, no sirvió de consuelo más que

al escaso número de afortunados admitidos á hacer allí un papel activo, sin dar gran brillantez al cuerpo en general. En el Báltico, por una multitud de razones fundadas todas en la naturaleza de las localidades, la guerra naval sólo obtuvo medianos resultados, y la única operacion eficaz que se llevó á cabo, la toma de Bormarsund, fué atribuida á la presencia de una columna de tropas de tierra. La mision de la marina, se decia entónces, ha concluido; nosotros no somos ni seremos ya más que el tren marítimo del ejército. Nadie habrá dejado de oir estas palabras de desaliento á nuestros oficiales (1).

Despues de Crimea vino la campaña de Italia en 1859, y todo volvió á suceder lo mismo. Por un momento nuestras escuadras tuvieron la esperanza de adquirir alguna gloria delante de Venecia, pero la prontitud de la paz hizo desaparecer tales probabilidades. En Méjico, exceptuando el batallon del comandante Bruat, que ha sabido conquistarse una fama envidiable en las filas del ejército en el sitio de Puebla, y algunos destacamentos encargados de guardar puestos demasiado insalubres para comprometer en ellos á las tropas de tierra, encontramos todavía á la marina dedicada exclusivamente al oficio desagradable y más que nunca peligroso de los trasportes. En Crimea el tífus era permanente á bordo, aquí la fiebre amarilla; y no siempre han tenido nuestros marinos el consuelo supremo de pensar al morir que el país habia de saber su sacrificio. No hay que admirarse, pues, porque unos hombres de inteligencia y de corazon padezcan con tal estado de cosas, que se desencauten y se disgusten, que digan *esta es una carrera perdida*, y que traten de dejarla apartando de ella á sus hijos y á sus amigos (2). ¿No es esto lo que estamos viendo á todas horas?, y ¿no es cierto que sólo en la clase de tenientes de navío, de setecientos cincuenta individuos que la compo-

---

(1) (Nota del autor de este libro.) ¿Qué oficial de marina español no verá en todo esto un fiel trasunto de lo que aconteció á nuestra marina en la guerra de África?

(2) ¡Cuánta analogía en todo y por todo con el estado de nuestra marina!!

nen, trescientos han pedido licencia para dejar el servicio y navegar en buques mercantes? Y lo que todavía es más grave, ¿no ha sido preciso este año, para cubrir las plazas ántes tan codiciadas de la escuela naval, descender en la lista de los candidatos hasta mucho más allá de los admisibles?

No creemos que un mal tan evidente pueda negarse; lo que importa es escogitar los medios de detenerle ahora que todavía es tiempo. Muchas medidas pueden adoptarse al efecto en las más altas regiones del poder, y no somos nosotros quien debe indicarlas; muchos pequeños cuidados de detalle que seria prolijo enumerar aquí, se hacen igualmente necesarios. Pero es una reforma radical, indispensable, la que nosotros nos creemos en el deber de reclamar con insistencia si se quiere, ya que no curar el mal, atajar siquiera sus progresos. De una vez para todas, es preciso quitar á la marina de guerra el servicio de trasportes; se pierde para siempre, y no lo decimos con ligereza, se pierde si continúa tal mision á su cargo. La amplitud y la continuidad de este servicio durante las guerras de Crimea, Italia y Méjico, son quizá la causa principal del disgusto y de esa especie de marasmo en que ha caido nuestra oficialidad. A bordo de un buque de trasporte no hay órden posible, no hay disciplina; despues de una lucha de algunos dias para mantenerla, se renuncia á ello; la tripulacion vive en un desórden irremediable; los mismos oficiales acaban por dejarse invadir del contagio, olvidando las lecciones severas y provechosas que han aprendido en los buques de guerra; despues llevan á éstos las tradiciones de desórden del trasporte; y cuando á este último servicio se le da tanto lugar en la vida marítima, sus costumbres llegan á formar el hábito dominante. El oficial no da ya con gusto ejemplo de disciplina; y, digámoslo sin rodeos, en el buque de trasporte el soldado y sus jefes se consideran como en una posada; el oficial de marina es el fondista pagado para darles de comer; de aquí las relaciones penosas y con frecuencia humillantes que resultan de esta comparacion con sus hermanos de armas. ¿Y cómo no se han de resentir tambien las relaciones generales entre la marina y el ejército? Lo que hay de verdad, y de ello cual-

quiera puede asegurarse, es que la repugnancia de muchos oficiales hácia este servicio llega hasta el horror, y á toda costa tratan de sustraerse á él. . . . .

Por cualquier lado que se mire la cuestion, todos son inconvenientes para un país que da á su marina militar el servicio de los trasportes. Hace ya muchos años que esta práctica ha sido abandonada por los ingleses, que nos han precedido en el arte de trasportar ejércitos por mar, y que en las guerras de la Península de la India y de América han adquirido en este punto una gran experiencia; apenas tienen hoy dos ó tres *troop-ships* como el Himalaya, de los cuales se sirven porque los tienen, y que son á su inmenso material flotante lo que una gota de agua es al Océano. Allí el principio formal es no emplear nunca el buque de guerra en un servicio que desmoraliza á la tripulacion, humilla al oficial, daña á la disciplina, y perjudica por consecuencia tanto al valor intrínseco como á la reputacion de las fuerzas navales. Lo mismo sucede, segun hemos dicho, en América; sólo los turcos hacinan aún como nosotros á sus soldados en los buques de guerra, y mucho dudamos que sea aquel país el que debe servirnos de modelo.

Con nuestros grandes ejércitos y los escasos recursos de nuestra marina mercante se concibe que en un dia de apuro y de mucha premura, si la mar está libre y el hacinamiento de pasajeros en la flota de guerra no ofrece inconveniente, se la emplee para el trasporte de una masa considerable de tropas; pero la parte esencial del servicio, y sobre todo el vaiven que se establece en seguida, deberia efectuarse siempre por la marina mercante, ó por una marina especial de trasporte cuyos oficiales y tripulaciones estuvieran afectos de una manera permanente á este servicio. Por lo que á nosotros toca, preferiríamos dirigirnos á los buques mercantes y á las empresas de vapores ya existentes, las cuales deberian tener cierto número de embarcaciones suplementarias que el gobierno fletaria, pagándolas bien, para el trasporte de hombres y de material, y desócupados á la vuelta estos buques podrian entregarse de nuevo á sus operaciones comerciales. Este seria

además un medio poderoso de desarrollar la marina mercante de vapor destinada á reemplazar á los *antiguos instrumentos de cambio*, y en cuyo fomento, por muchas razones, nunca se trabajará bastante. Para los casos imprevistos, el gobierno obraria con acierto guardando una reserva de los grandes trasportes que en la actualidad posee, los cuales podria prestar á las empresas cuando se tratase de conducir caballos y artillería; pero su papel en punto tan importante, de nuestro servicio militar, seria puramente excepcional, y la regla, ceder todo el movimiento de tropas y efectos á la marina mercante. Si se adopta este cambio en nuestras costumbres marítimas, creemos que se aliviará á nuestros oficiales de uno de los motivos del malestar moral que padecen.

Aun hay, sin embargo, que aplicar remedio á otra llaga que algunos han señalado ya, pero que en estos últimos tiempos se ha extendido de tal manera, que ha llegado á ser un mal nuevo: nos referimos al desarrollo extraordinario que han adquirido todos los cuerpos auxiliares que se agrupan al derredor de la marina propiamente llamada así, á medida que ésta se encuentra en un estado más y más grave. (Entra el autor en comparaciones para inquirir el remedio, y prosigue).

. . . .

Si esta ignorancia respecto á todo lo que se roza con las cosas de mar puede traer al detalle de la administracion tristes resultados, ¡cuánto más graves no serán sus consecuencias, si modificando impremeditadamente el modo de ser de aquella parte de nuestra poblacion donde se reclutan las tripulaciones, amenaza con cerrar los manantiales mismos de nuestro poder marítimo! Aquí tocamos el punto sensible, la causa profunda de la crísis por que pasa en estos momentos la marina francesa.

Todo pueblo puede con dinero construir un buque y áun una escuadra: esto hacen actualmente los rusos, esto hizo en otro tiempo Mehemet-Alí; pero para tripular este buque, para conducirlo sobre las aguas, hacen falta marinos; para mantener una escuadra que sea algo más que una creacion engañosa y efímera, se necesita una poblacion marítima; para que

viva, en fin, ya que no para que se desarrolle una poblacion marítima, hace falta una marina mercante. Tal es el enlace de las necesidades que reclama el mantenimiento de una fuerza naval. Se ha tratado á menudo de remediar la falta de marineros, introduciendo á bordo cierta proporcion de hombres no marinos que se empleaban en las cosas ménos técnicas del oficio; pero pronto se ha visto el estrecho límite en que esta mezcla era provechosa. Creyóse por un momento que el empleo del vapor iba á disminuir el número necesario á bordo de hombres de mar, pero el desengaño no tardó en venir. Nos bastará remitirnos con este objeto al notable ejemplo de la escuadra inglesa enviada al Báltico en 1854 á las órdenes de Sir Charles Napier. Aquella flota, apresuradamente armada en ocasion en que los marineros ingleses se hallaban repartidos por todo el globo, y cuando el almirantazgo británico no queria recurrir al extremo brutal de la leva, tenia en sus tripulaciones, principalmente compuestas de soldados de marina, gente sacada de todas partes, y con especialidad de los terrestres (*landsmen*).

Con tripulaciones de esta clase la escuadra se vió sumida en la impotencia: los navíos que la componian eran todos de vapor; los soldados eran hombres ya hechos á la vida marítima y habituados á la disciplina; los *landsmen*, en fin, eran insulares de la Gran Bretaña, donde todo el mundo está más ó ménos familiarizado con las cosas de la mar, y sin embargo, nada de esto fué suficiente; el marinero, el verdadero marinero de nacimiento, de educacion, de hábito, faltaba, y con nada se podia reemplazarle. Lo que es verdad para los ingleses, lo es con mucha mayor razon para nosotros, á quienes la naturaleza no nos ha hecho marinos. Nosotros nunca podremos sustituir nuestros marineros con soldados: si dejamos de tener oficiales identificados por la práctica de toda su vida con la navegacion; si dejamos de encontrar en nuestro litoral bastantes marineros de oficio para formar el núcleo de nuestras tripulaciones, tendremos que renunciar á contarnos en el número de las potencias navales, y á seguir con la superioridad que el conjunto de nuestras fuer-

zas de mar y tierra nos da sobre todas las naciones del continente (1).

Hasta ahora, gracias á Dios, no nos han faltado oficiales ni marineros; pero el número de estos últimos es ya escaso. La cifra total de nuestra poblacion marinera, sin contar niños y ancianos, es solamente de 100.000 hombres; para que estos 100.000 hombres puedan bastar á las necesidades de nuestra marina de guerra, y al mismo tiempo de la mercante, ha sido preciso colocarlos bajo leyes excepcionales, que por desgracia son muy combatidas actualmente. Estos ataques son los que producen en nuestra marina grande y legítima inquietud. Una experiencia de cerca de dos siglos nos ha demostrado que estas instituciones, que se quieren destruir, son las que han permitido á Francia sostener una fuerza naval considerable, al paso que lo que se propone en su lugar no reposa sino en simples opiniones y en cálculos arbitrarios. Nada más fácil que decir: «suprimid la inscripcion y vereis desarrollarse á la vez el tráfico naval y la poblacion marítima, extendiéndose por consecuencia las granjas en las cuales reclutaremos nuestras tripulaciones.» Pero ¿dónde está la prueba? ¿Se han verificado en alguna parte ó en época cualquiera hechos que puedan servir de base á esta asercion (2)? Y si la experiencia no alcanzase éxito, si nuestra marina mercante se empobreciese, si el número de nuestros marineros disminuyera igualmente, no seria sólo un experimento económico y comercial lo que hubiera fracasado, sino tal vez un golpe irreparable para el poder de la patria. Nosotros confesamos que, á pesar de la opinion muy ilustrada y muy respetable de algunos ingleses á quienes no hace mucho hemos visto salir de sus hábitos de reserva y abandonar su país para venir á ha-

---

(1) Véase cuánta analogía entre lo que se dice aquí con lo expuesto en las páginas de este libro, sin embargo de sus muy diversas procedencias. Esto prueba que la verdad es una en todas las marinas.

(2) ¡Cuánta razon tiene el ilustre articulista! ¡Y cuánto más no hubiera dicho al saber que en España se habia hecho aquella prueba en 1820, dando los resultados que eran de inferir por todo el que conozca la índole del servicio de mar! *(Véase el Título XV de este libro, pág. 226.)*

cerse en el nuestro los apóstoles de los principios que han de regenerar nuestra marina y darle un nuevo impulso, no avanzaríamos en un camino que ofrece tales azares sino con mucha circunspeccion, asegurándonos dos veces ántes de dar el primer paso.

La historia de esta legislacion tan amenazada es muy sencilla. Cuando la sociedad europea saliendo de la barbarie de la Edad media comenzó á organizarse, todos los pueblos que confinaban con el mar comprendieron la importancia de una marina mercante como elemento de grandeza y de prosperidad, y cada cual se aplicó á procurar su desarrollo. De aquí la série de empresas coloniales, de privilegios, de prohibiciones, de derechos protectores, con cuya ayuda todas las marinas mercantes, y más que ninguna la de Inglaterra, se han desarrollado y crecido. Una vez creadas las marinas mercantes, se tenian ya todos los elementos de las de guerra, entre los cuales es el más importante la poblacion marítima, tan necesaria para formar las tripulaciones. La creacion y el sostenimiento de esta poblacion, únicamente ha sido fácil y sencilla en ciertos países, siendo en los demás puramente artificial. Inglaterra, por su cualidad de isla y el carácter de sus habitantes, estaba en mejor aptitud que ningun otro país para llegar á ser una nacion marítima: el insular que no puede comunicarse con el resto del mundo más que por agua, es marino por la fuerza de las cosas. Además los ingleses, por razones que no nos proponemos examinar, tienen el instinto de la colonizacion; emigran sin dificultad, la mayor parte de las veces sin pensar en la vuelta; llevan á todas partes su energía natural, y fundando colonias crean centros de consumo y de produccion que conservan con la madre patria lazos poderosos, dando contínuo alimento al comercio marítimo (1). Nosotros, por el contrario, soldados de tierra firme ante todo, pueblo militar y dominador, carecemos entera-

(1) ¿Puede darse mayor conformidad con lo que llevamos expuesto al discurrir sobre Inglaterra? Y no se eche en olvido que Francia y nuestra nacion tienen estrecha analogía en su despego hácia las cosas de mar.

mente de la aficion y del instinto hácia las cosas de la mar; somos voluntarios conquistadores, si bien no siempre sabemos guardar nuestras conquistas; mas en ningun pueblo existe en grado menor que en el nuestro el genio de la colonizacion. Conducidos por el espíritu de aventuras llevamos la guerra al otro lado de los mares, pero siempre con la idea de volver á nuestro país natal; y si por casualidad tenemos otras intenciones, no tarda la nostalgia en hacernos ver nuestra ilusion. Por eso no tenemos colonias que se puedan comparar á las de los ingleses en Australia, América é Indias Orientales.

Con estas condiciones se comprende que la fundacion de una marina mercante haya sido cosa fácil en Inglaterra, siendo por el contrario para nosotros una empresa erizada de dificultades. Por fortuna hemos tenido en Francia algunos hombres de Estado, uno principalmente, Colbert, que á un talento superior, unia la más enérgica voluntad. Estos hombres, en su noble solicitud por nuestra grandeza nacional, quisieron suministrarnos con la creacion de un comercio y una poblacion marítima los elementos de esa fuerza naval que desempeña una mision tan importante en el mundo, y á la que debe Inglaterra todo su poder: ellos lò quisieron á pesar nuestro y á pesar de nuestros instintos rebeldes, y lo han conseguido. A la par tambien que, á ejemplo del gobierno inglés, rodeaban á la navegacion mercantil de una multitud de garantías exclusivas y protectoras, creaban lo que no habia en Inglaterra, una legislacion excepcional en cuya virtud todas las costas de Francia quedaban constituidas como una vasta colonia, y por cuyo medio se enlazaba toda su poblacion á la carrera naval. Hé aquí el orígen de la inscripcion marítima. Mediante numerosas inmunidades y ventajas diversas concedidas á sus familias, los hombres de mar, por el solo hecho de su nacimiento, se inscribian en registros especiales y quedaban dedicados al servicio marítimo; debian hallarse siempre á disposicion del Estado para ir, segun la extension de las necesidades, á formar parte de las tripulaciones, sacando igual ventaja la marina mercante que la de guerra; pues al paso que se aseguraban marineros á una de ellas, se garantizaba á la otra el sos-

tenimiento constante y poco oneroso de una reserva donde reclutar gente.

La inscripcion marítima, aunque muy conmovida, todavía está en pié; ha atravesado nuestra primera revolucion y todos los gobiernos que desde entónces se han sucedido, sin que jamás se haya pensado en poner la mano sobre una institucion que no ha dejado de responder admirablemente al objeto del fundador. Existe en el modo de funcionar de todo el sistema una balanza tan igual entre las cargas y las ventajas, que no hay ejemplo de que áun en las épocas de mayor desórden en el Estado haya sufrido una oposicion séria. Muchos pueblos extranjeros nos envidian esta legislacion, y se esfuerzan por arreglar á ella la suya. Los mismos ingleses que la atacan, los ingleses, tan celosos de su libertad individual, tan impacientes por sacudir toda traba, tan enemigos de toda imitacion extranjera, han tratado de establecer algo semejante (1).

Abrase la Memoria presentada al parlamento por Mr. Lindsay á nombre de la comision de la marina mercante en Agosto de 1860, y se leerá lo que sigue: « Vuestra comision llama especialmente la atencion de la Cámara acerca de si pudiera ó no adoptarse una medida concebida y formulada por la sabiduría del Parlamento, con objeto de poner á la marina y á la *poblacion marina del Reino Unido* bajo un sistema de reglamentacion, asegurando el registro y un período limitado de servicio. Vuestra comision cree que los resultados de una medida semejante, la cual no puede ser adoptada con éxito sino por el acuerdo de las más altas capacidades administrativas y con el concurso patriótico de todos los partidos, seria colocar las relaciones entre armadores y marinos bajo un pié justo y satisfactorio, estableciendo una reserva naval sobre principios ámplios, liberales y nacionales, asegurando así mayor armonía entre la marina mercante y la marina real, y garantizando por consiguiente á la nacion *los servicios inmediatos y prontos de todos sus hijos en tiempo de guerra.*»

---

(1) Vemos que la han establecido tan semejante cuanto se lo permitia la Constitucion de su país. (*Véase pág.* 446.)

O mucho nos equivocamos, ó el hábil redactor del informe reclama en él el establecimiento de un régimen muy semejante al nuestro; y sin embargo, esta legislacion, tan envidiada fuera de nuestro país, es hoy objeto de vivos ataques entre nosotros. Nuestros *unificadores* le echan en cara que es una ley de excepcion, como si no existieran otras, y ménos saludables, en Francia; los armadores reclaman en seguida fuertemente y con cierta apariencia de derecho contra las cargas que la inscripcion hace pesar sobre ellos, y que tachan de injustas desde que se les ha privado de las ventajas comerciales que eran su compensacion.

El gran argumento de los *unificadores* es que la inscripcion amarra de buen ó mal grado á la carrera naval, á aquellos con quienes se relaciona. El hecho es incontestable; pero ¿no es lo mismo el sorteo, por cuyo medio se recluta el ejército? El servicio de la armada, el servicio de la flota, es una contribucion que pagan los inscriptos; solamente que la cifra de los hábiles para servir en la escuadra no es más que de 100.000 hombres, mientras que el ejército se saca de toda la poblacion entera de Francia; y si se quisiera reclutar entre estos 100.000 inscriptos el personal de la flota, siguiendo las mismas reglas que para el ejército, no seria bastante el contingente. Es, pues, necesario para tener una fuerza naval seguir otro sistema, y el que viene aplicándose hasta ahora ha sido de una feliz eficacia. Sin duda que la carga que pesa sobre la poblacion marítima es pesada, pero no lo es tanto por muchos conceptos, como la quinta: al jóven marino no se le arrebata, como al soldado, á todos los hábitos de su vida anterior; no se le arranca á su industria; continúa por lo contrario practicándola, perfeccionándose en ella durante su permanencia en los buques del Estado, y en cuanto á la duracion indeterminada de su servicio, débense á esta severa exigencia las disposiciones paternales de la ley, que le conceden numerosas compensaciones.

Es preciso fijarse bien en ello: el inscripto no está encadenado por una fatalidad inexorable á la navegacion; tiene el derecho de renunciar á las cargas que sufre, así como á las

ventajas de las industrias marítimas, y puede á su capricho continuar dentro del derecho comun. Esto se hace muy frecuentemente, y en particular sobre nuestra costa del Mediterráneo: en 1864 la cifra de los que se borraron ascendió á 13.000; pero digámoslo cuanto ántes: es un hecho incontestable que estas renuncias tienen lugar en ódio al oficio del marino, tan duro en comparacion de las carreras más fáciles y más lucrativas que se abren hoy en todas partes. La renuncia no reconoce por causa el ódio á la inscripcion marítima; ántes al contrario, la inscripcion es mirada por los marinos como una ley protectora; y si no existiera, saben muy bien que en caso de guerra se haria una leva que los cogeria en masa, como la *press* en Inglaterra, sin que tuviesen compensacion ninguna de las garantías, ninguna de las ventajas que los reglamentos actuales les aseguran á ellos y á sus familias.

Las quejas de nuestro comercio marítimo contra estos reglamentos, sus reclamaciones contra los obstáculos que embarazan su marcha, son cosa más séria, siendo cierto que la marina mercante se encuentra hoy en una situacion difícil y como sufriendo una enfermedad. Colocada enfrente de obstáculos quizá insuperables, lucha á brazo partido con todos los inconvenientes de detalle que se le oponen. Los reglamentos de la inscripcion que la obligan á concurrir al desarrollo de nuestro personal, encargándose de los cuidados que necesita, son de este número; y sin examinar si estos reglamentos le aseguran á la larga ventajas más que equivalentes á las obligaciones del momento, quiere á todo trance librarse de ellas, no vacilando en excitar al gobierno para que mate á la gallina de los huevos de oro. Toda la cuestion para nuestros armadores es una cuestion de ganancia ó pérdida inmediata, y se concibe que ellos la corten resueltamente; pero sobre los intereses privados están los intereses generales, que son los que ante todo deben preocupar á un gobierno previsor. No quisiéramos de ningun modo que se nos creyera insensibles á los males que sufren nuestras industrias marítimas; su decadencia reconoce por orígen un fatal conjunto de circunstancias desgraciadas, que en caso de prolongarse por más tiempo no

pueden ménos de ejercer una accion funesta sobre el poder naval de Francia, pues formándose las dos marinas del mismo personal, son forzosamente solidarias y no puede sufrir la una sin que la otra no deje de resentirse tambien.

El único ramo de nuestra navegacion que no languideceria inmediatamente es la pesca: la que se hace en el litoral tiene segura salida por los caminos de hierro, que dan más valor á sus productos con el trasporte rápido del pescado; y en cuanto á la pesca en grande escala, la que se organiza para Islandia y Terranova se mantiene, gracias á la proteccion de que todavía disfruta. Una de las principales ventajas de que goza reside en los tratados, que nos aseguran un derecho *exclusivo* sobre las costas de Terranova; grande y pequeña pesca constituyen hoy el empleo de la mayor parte de nuestra marinería, á diferencia de lo que pasa en otros países marítimos, donde sólo son puramente accesorias. En cambio, el cabotaje y la navegacion de alta mar, objeto casi único de los armamentos marítimos, y escuela de buenos marineros, han llegado á ser entre nosotros insignificantes y se hallan en via de rápido descenso. Ya el gran cabotaje entre el Océano y el Mediterráneo ha desaparecido casi completamente, y el pequeño cabotaje que va de puerto en puerto siguiendo el litoral disminuye tambien con rapidez, como resultado inevitable de la concurrencia que á los trasportes por agua hacen los caminos de hierro. Inglaterra misma sufre tambien iguales consecuencias; y no obstante el incremento rápido de su poblacion, no obstante la maravillosa aptitud de sus costas para el tráfico naval, no obstante sus relaciones cada vez más y más multiplicadas con Irlanda, no obstante el creciente movimiento del carbon, ve que en medio del progreso general de su comercio marítimo, el cabotaje permanece estacionario: en 1849 se empleaban en él 44.650 hombres; en 1862, 43.406.

Pero si pasamos á la navegacion de alta mar, allí es donde se patentiza toda nuestra decadencia; decadencia tanto más triste, tanto más alarmante, cuanto que dicha navegacion es la escuela de los buenos marineros, y la verdadera base de la superioridad marítima. Esta decadencia se debe á multitud de

causas, cuales son el estado de crísis en que se encuentran nuestras colonias desde la emancipacion de los esclavos, la admision en ellas del pabellon extranjero, y todas las medídas sucesivas que se han principiado á adoptar para la ejecucion de los tratados de comercio celebrados con Inglaterra.

No es este el momento oportuno de tratar una cuestion agotada ya por tantas inteligencias eminentes. A primera vista, la aplicacion de los principios del libre cambio debe surtir los mejores efectos sobre nuestra industria marítima: libre de trabas y reglamentos embarazosos, al paso que estimulada en sus operaciones por la concurrencia, debe al parecer encontrar ventajas de todas clases en el nuevo sistema; pero mirado el asunto con mayor detenimiento, estas ventajas tan seductoras no aparecen sino en un porvenir remoto y problemático, mientras que los inconvenientes se presentan desde luego y son de notoria gravedad. Si en la esperanza de obtener los dudosos resultados que nos muestran en el horizonte y que deben compensar todas nuestras pérdidas, seguimos sacrificando lo que en la actualidad tenemos de real y positivo, podrá llegar muy pronto el dia del completo sacrificio de nuestro poder naval, ante cuyos efectos retrocederian sin duda nuestros más atrevidos proyectistas. El país, su servicio, su fuerza, su grandeza, deben ser ántes que todos los principios económicos; y áun cuando, lo que todavía está léjos de suceder, estos principios lleguen á adquirir para todas partes y en todas ocasiones la incontestable evidencia del axioma, nunca serán de tal naturaleza que deban anteponerse á lo que constituye la grandeza de las naciones. Si es, pues, verdad que nuestra marina militar, necesario elemento de nuestra fuerza y nuestra seguridad áun en Europa, está tan íntimamente enlazada á nuestra marina mercante, es preciso que no tratemos á ésta como una industria de escaso interés, que puede ceder el puesto á la que pretende ser más provechosa; es preciso mirarla con un criterio más levantado, considerándola como una parte vital de la organizacion del país, como una condicion indispensable de nuestra existencia nacional. No hay, pues, motivo para hacer ensayos, cuando los hechos princi-

palmente no han dado en ninguna parte plena razon al sistema.

¿Qué es, en efecto, la industria marítima, y cuál debe ser para nosotros el resultado de la libre concurrencia en la navegacion? La industria marítima es un servicio de trasportes: trasporta hombres y cosas; los buques van y vienen con carga y pasajeros, y esto es lo que constituye la ganancia del armador. Un buque es exactamente como un camino de hierro; cuantos más pasajeros y mercancías trasporte en un tiempo dado, mayores serán sus beneficios. Decretar el libre cambio en marina es ni más ni ménos que autorizar á una ó muchas compañías extranjeras para establecer uno ó muchos caminos de hierro al lado del que una Compañía francesa posea y explote entre París y el Havre, por ejemplo. Si por cualquiera razon la nueva Sociedad lleva los pasajeros y las mercancías á un precio más bajo y con mayor rapidez que la Compañía francesa, muy difícil es que, á pesar de todo nuestro patriotismo, sea ésta la que haga negocio. Lo mismo sucede al buque que al camino de hierro: si viene á colocarse á su lado una embarcacion extranjera que sale con más exactitud, va más de prisa y exige un flete relativamente más bajo, el buque extranjero será preferido, y la industria marítima francesa se arruinará. Pues bien, ciertos países tienen y tendrán sobre nosotros tal conjunto de ventajas marítimas, que nos será imposible luchar con armas iguales contra ellos, y robándonos las nuevas leyes lo poco que nos estaba exclusivamente reservado, nos quedaremos sin nada. Entónces concluirá nuestra poblacion marítima por no tener en qué ocuparse; entónces concluirán tripulaciones, buques, fuerzas navales; Francia llegará á ser lo que Prusia y Austria, pero ya no será lo que fué ayer y lo que es hoy.

No es esta la primera vez que nosotros hemos hecho ensayos de libre cambio marítimo. Hace ya muchos años que admitimos á los americanos al igual nuestro para el trasporte del algodon, y el resultado ha sido cederles el monopolio en el flete del mencionado artículo. Hoy principiamos á tocar las consecuencias de nuestro tratado de comercio con Inglaterra;

vemos ya el movimiento de la navegacion inglesa aumentar de dia en dia, y en una proporcion mucho más rápida que el movimiento total de nuestros puertos. La razon de esto es que el libre cambio marítimo da al pueblo exclusivamente marítimo, al que su posicion geográfica y sus instintos naturales han hecho mercantil y navegante, ventajas con que no pueden competir los pueblos que no hayan nacido para la vida de mar, y en los cuales la marina es más una creacion de la política que el desarrollo espontáneo del genio nacional. El destino de nuestra marina, si no se procede con mucho cuidado, es sucumbir en esta lucha, como ha sucumbido ya la nevegacion belga, desapareciendo casi completamente con los derechos diferenciales que la protegian; pero Bélgica no tiene necesidad de una marina militar para su existencia política, al paso que Francia, renunciando á la suya por el amor abstracto hácia un principio, abdicaria el puesto que entre las demás naciones disfruta.

Y no se crea que aventuramos una suposicion gratuita, afirmando que Francia es impotente para sostener por mar la concurrencia del libre cambio. Que todo nos falta para ello, pruébanlo los hechos: nosotros no podemos construir tan barato como los países donde el hierro y las maderas abundan; no podemos hacer tan fácilmente la navegacion de vapor como las naciones que tienen el hierro á bajo precio, y en las que el carbon cae de la mina de donde se saca al buque que lo consume; nuestras tripulaciones se componen de mayor número de hombres, y cuestan más que las de aquellos países que naturalmente se dedican á la marina; no tenemos el carácter, el instinto comercial de los pueblos marítimos, sean ó no insulares, ni la facilidad con que los capitales ingleses y americanos se emplean en empresas de lejana navegacion. Carecemos, en fin, absolutamente de lo más esencial, de lo que proporciona á los pueblos un contínuo estímulo para hacer cambios más allá de los mares; un producto nacional de gran volúmen y muy solicitado, que es lo que en el lenguaje del comercio se llama flete de salida; hé ahí lo que nos

falta (1). Volvamos la vista en derredor nuestro. ¿Cuáles son las marinas que progresan? Las que tienen flete de salida: Inglaterra con sus hierros, su carbon y sus máquinas; América con sus cereales, sus algodones, sus tabacos; Noruega con sus maderas; y en otro tiempo Grecia, cuando tenia el monopolio del comercio de Levante, cuando trasportaba los granos del mar Negro y los productos de Egipto, que la navegacion inglesa le ha arrebatado actualmente. Al lado de estas marinas de grandes fletes, ¿cuáles son las que con operaciones ménos extensas continúan sosteniéndose? Marinas como las de España y Holanda, que viven de una parte que se han reservado exclusivamente en el tráfico interior y colonial: por donde quiera decadencia y ruina; no puede suceder otra cosa.

Volvamos ahora al ejemplo de los dos ferro-carriles competidores, uno de los cuales, trasportando más deprisa y más económicamente pasajeros y mercancías, arruina por necesidad al otro. ¿Cómo no asegurar esta ventaja al primero, que va y viene con carga, en tanto que su rival, obligado á ir sin ella, no hace negocio más que á la vuelta? Id, pues, buscad vuestros hierros, vuestros aparejos y hasta los cascos de vuestros buques en el extranjero; destruid todos los decretos, leyes y reglamentos que embarazan al armador en sus operaciones, y no hareis desaparecer este hecho capital, causa primera de nuestra inferioridad. Mientras el buque inglés sale con un voluminoso cargamento embarcado en pocos dias, el nuestro espera indefinidamente y con gastos considerables quizá para lograr sólo una cuarta parte de carga: llegados á su destino, los capitales de que dispone el negociante inglés le aseguran el flete de retorno para su buque; y ya se halla de vuelta, cuando la nave francesa está aún haciendo cuantiosos gastos para procurarse un cargamento de regreso. Imposible es, pues, la concurrencia en tales condiciones, y no hay que admirarse de que el comercio prefiera servirse de buques ingleses, yendo con ventaja los productos de todo el mundo á

(1) Creemos que puede servir de estudio en nuestra España lo que se dice acerca de la nacion vecina.

llenar los depósitos de la Gran Bretaña, de donde no salen sino para ofrecer un nuevo elemento de flete á su marina, haciendo á nuestra navegacion de altura una ruinosa concurrencia. Los partidarios de las reformas ilimitadas dicen, sin embargo, que la igualdad de relaciones entre pueblo y pueblo, y la concurrencia siempre fecunda, colocando cada cosa en su lugar, desarrollarán entre nosotros aquellas industrias para que natural é intelectualmente nos hallamos preparados, las cuales nos proporcionarán voluminosos productos que conducir. Todo es posible, y no queremos perder las esperanzas; pero lo cierto es que hasta ahora no se nos ofrecen más que promesas, muy distantes de poderse considerar como hechos reales y positivos; por lo que á nosotros toca, añadiremos, que hoy por hoy las reformas ya efectuadas no han producido los lisonjeros resultados que esperábamos, y sólo tejidos y algunas otras mercancías de poco volúmen, cuya produccion se ha desarrollado algun tanto, acuden hoy de paso á nuestros puertos. La diferencia de volúmen entre nuestras exportaciones é importaciones es de 1 á 3: 33 millones de quintales métricos contra 99. Si nuestra marina ha de tener un nuevo impulso, preciso es que la agricultura, para la que tan aptos son nuestra poblacion y nuestro suelo, pueda desembarazarse de las trabas que la oprimen, reponiéndose del empobrecimiento á que la han traido nuestros errores sociales, nuestras preocupaciones y esos empréstitos llamados nacionales que han acabado con los pequeños capitales de nuestros cultivadores; es preciso que los productos de nuestro territorio aumenten en una proporcion bastante crecida para dar á nuestros buques cargamentos considerables; es preciso que la cuenca hullera del Ródano llegue á ser punto de distribucion de nuestros carbones para todo el Mediterráneo; se necesita, por último, que nuestras líneas de vapores, sostenidas por subvenciones que no son en último resultado más que una forma moderna de proteccion, vayan popularizándose y extendiendo su esfera de actividad, dándonos una parte sucesivamente mayor en el trasporte de pasajeros para todos los puntos del globo. Se nos ofrecen esperanzas; pero entre

los más confiados de los libre-cambistas, ¿quién se atreverá á responder de su inmediata realizacion? El más sencillo criterio, la experiencia más vulgar de las cosas humanas, dicen por lo contrario que el tiempo y sólo el tiempo puede traer mudanza. Y en el ínterin, repetimos nuestra pregunta: ¿qué llegará á ser de nuestra marina?

Nada más léjos de nosotros que oponernos al principio de las reformas comerciales; pero no ocultaremos, sin embargo, nuestro sentimiento al verlas efectuadas de una manera tan pronta y radical. De temer es que una triste experiencia venga todavía á demostrar una vez más aquella verdad tan trivial, y no obstante tan frecuentemente desconocida, de que no hay más fruta buena que la que el tiempo ha dejado madurar. El pueblo de los Estados Unidos, tan inteligente en negocios y tan rico en ventajas naturales, no persevera ménos en la proteccion, con la que al parecer no se encuentra mal; y permítasenos repetirlo despues de tantos otros: si Inglaterra ha querido un dia renunciar al sistema protector en lo que toca á la navegacion, lo ha hecho cuando la prosperidad de sus colonias, la abundancia de sus fletes de salida y la superioridad bien sentada de su aptitud marítima, no le han hecho temer la concurrencia. Obtener el triunfo absoluto de la doctrina del libre cambio, es para ella derribar los últimos valladares que se oponen á su monopolio. Comprendemos perfectamente que los ingleses traten con ahinco de llevarnos á ese camino; pero lo que no comprendemos es que nuestros hombres de Estado se apresuren á arrastrar en igual sentido al país. Ahora que hemos entrado en él, es ya difícil, quizá imposible, retroceder; pero ¿quién nos obliga á ir más léjos?; ¿qué necesidad nos impele á destruir las últimas ventajas que nuestro pabellon disfruta, cegando así las fuentes de nuestro poder naval? Tendríamos que fatigar al lector con nuestras repeticiones, volviendo á decir qué medidas tan radicales como las que hemos visto proponer con respecto á la inscripcion marítima, traerian los más funestos resultados.

El régimen de las clases ha hecho hasta hoy muchos servicios para ser sacrificado á la ligera, por más que en la

mala situacion en que nuestros armadores se hallan, sea preciso aliviar en lo posible las cargas que tal sistema hace pesar sobre ellos.

Hay una multitud de reglamentos, de detalles, de deberes, de inspecciones, de medidas inútilmente vejatorias que deben desaparecer; pero respétese el principio de esta legislacion: no olvidemos que en materia de gobierno no hay regla tan general que no sufra sus excepciones, y bien merece la marina que se haga alguna á su favor, áun cuando la doctrina de libre-cambio tenga, lo que no sucede, el carácter de una de esas verdades soberanas que todos los pueblos reconocen. A la marina que hace con justicia el orgullo del país, continuemos tratándola como planta difícilmente aclimatada en nuestro suelo, que pide un cultivo muy esmerado, y que no debe entregarse al soplo variable de las opiniones de nuestros economistas. Saquemos á salvo el principio de la Inscripcion, cuidando de sus marineros, de sus mujeres, de sus hijos; encarguémonos de los ancianos; hagamos para esta raza de hombres tan indispensables un lecho de rosas que nunca será demasiado blando, y tengámoslos allí para que no se nos escapen, amarrados con la cadena del hábito que los liga á la profesion marinera.

Si dejamos romperse estos hábitos; si los cuidados, los socorros, las ventajas del oficio desaparecen para nuestra marinería, ésta no verá más que eventualidades inciertas y disgustos positivos, sucediendo entre nosotros lo que ha sucedido en Bélgica; nuestros marineros y sus hijos buscarán y hallarán en tierra industrias más lucrativas y ménos penosas; el golpe herirá inmediatamente á nuestra marina mercante, y á falta de navegacion en bandera nacional, nuestros armadores tendrán el recurso de hacerla con pabellon extranjero. Pero la marina militar sentirá el golpe de una manera irreparable, mortal. En nuestro país no se puede, en efecto, hacer lo que se hace en Rusia, educar muchachos para el oficio de marineros y obligarlos á servir por espacio de veinticinco años. Sólo á un gobierno medio asiático puede serle lícito procurarse marineros á tal precio; áun más, imponerse el gravámen de

guardarlos y pagarlos en tiempo de paz para tenerlos en caso de guerra, lo cual constituye para las poblaciones una ley de excepcion de una dureza sin igual, y para el Estado una pesada carga. Sin embargo de las tendencias autocráticas de nuestra legislacion, no estamos todavía en semejante caso, y las reclamaciones que se levantan contra nuestra inscripcion marítima se alzarian con mucha más fuerza contra semejante régimen. Todavía una vez conservemos el nuestro.

Examinados uno á otro, todos los elementos que componen la marina francesa son excelentes: nuestros oficiales reunen todos los requisitos del marino; navegantes, exploradores, hidrógrafos igualmente hábiles, se ha visto que son tan aptos para organizar como para conquistar la Cochinchina, llevando á la vez y con el mismo éxito la guerra al imperio chino y al Japon; se les ha visto como soldados en Crimea y en Méjico, causando la admiracion del ejército por su aptitud para todo. Basta sólo quererlo para que siempre suceda así, y para que nuestra juventud no se retraiga de una carrera cuya gloriosa extension acaba de ser suficientemente demostrada en la guerra de América.

Y para hablar, por último, de nuestros marineros, ¿quién no conoce la inteligencia, la abnegacion de esa raza valiente, generosa, honrada, cuyo solo defecto consiste en ser poco numerosa? Tratemos á todo trance de evitar que disminuya todavía más; no sacrifiquemos precipitadamente todo un pasado que tiene en su favor la sancion de la experiencia, á parciales y quizá efímeras ventajas. No aconsejándonos más que en el buen sentido y en el interés nacional, aprendamos á reconocer y evitar los escollos colocados en nuestro camino, y entónces podremos, no sólo gloriarnos de los servicios hechos hasta hoy por nuestra marina, sino tambien esperarlos con confianza para el porvenir.» (*V. de Mars.*=Traduccion de Aguirre de Tejada.)

CONCLUSION.

Las anteriores páginas ofrecen anchuroso campo al estudio del hombre de gobierno, del economista, del marino, de todos los amantes de cuestiones sérias; y aunque cada uno mirará la doctrina que desarrollan por el prisma de la que en particular sustente, es de inferir que sean apreciados con un solo criterio aquellos puntos de comun interés que denuncian males de hondas raíces.

El ilustrado articulista refiere el gran desaliento que hay en la corporacion de la marina francesa, pone el dedo en la úlcera, descubre algunas de las causas eficientes que la producen, concretando el asunto á su país; y cual si apelase á los de la profesion en apoyo de sus palabras, deja al criterio de los lectores la aplicacion de la tésis á las marinas de sus Estados respectivos.

No puedo interpretar los sentimientos de una corporacion, ni en este punto tienen las aserciones individuales otro valor que el de la conjetura; pero dando á las mias el que al lector plazca, asiento á las que se mencionan, fundado en teorías difíciles de rebatir.

Si el hombre que ejerce un arte de aplicacion libre y espontánea, puede por medio del estudio vencer el

desaliento que le produzca la exígua retribucion de su trabajo, y áun imponer condiciones á la sociedad obteniendo un triunfo en la competencia; el que desde niño dedica sus facultades á un ramo exclusivo del Estado, se constituye en miembro de una corporacion desde el punto en que acepta las condiciones establecidas, y queda sujeto con doradas ligaduras á una nave que boga en el mar de las vicisitudes. Las ligaduras atan mejor mientras más brillan, el rumbo de la nave suele marcarlo una brújula mal imantada, y el que en aquella aventura la suerte, reflexiona en el curso de la navegacion que el tiempo con insidia le ha quitado la oportunidad para rescindir el convenio, que el Estado le acorta derechos pero no deberes, le suprime cláusulas favorables ó le aumenta las adversas, y viendo cada vez más próxima la segur del uno, siempre amenazadora la ley del otro, y estrechamente sitiado por sagradas obligaciones, dobla la cerviz á su destino, recuerda lo pasado, desconfia de lo venidero, establece la comparacion con los que desde su infancia quedaron en una y otra orilla, y en vez de mirar las ligaduras con digno orgullo y como símbolo de levantados deberes, ve doradas cadenas cuyo constante peso únicamente soporta con placer si por acaso la nave corriera peligro de zozobrar.

No de otro modo se explica ese desaliento á que alude el autor del artículo, que es gérmen de indisciplina, mata el espíritu de corporacion, deprime la idea del deber, y si no logra amortiguar el amor de patria, infunde indiferentismo hácia todo lo que no pueda reducirse á bienes materiales. La verdad de la glosa expuesta en el párrafo anterior podrán atestiguarla los individuos que desde la guerra de Crimea han ido rompiendo las ligaduras; y los miembros de las otras ma-

rinas podrian á su turno admitirla ó rechazarla segun el estado que les afecte; pero de seguro obra en todas las corporaciones como causa comun, el sello de transicion que el siglo imprime en este ramo de una manera más notable que en todos los otros.

El navío muere, la táctica se va, los vasos se trasforman, la artillería exige titanes para su servicio, la madera se escuda con el hierro, las armas agresivas por el impulso del hombre se aunan en un solo cuerpo impulsado por todo el casco, el abordaje se torna en choque impetuoso; todo se modifica ó altera por completo, y sólo subsiste el hombre de mar, porque el mar no varía, ni en sus amenazas, ni en sus peligros, ni en sus combates.

¡A cuántas reflexiones se presta el asunto!..... Pero el tiempo urge y el lector se cansa. Sólo expondré que lo anterior es muy suficiente para justificar el celo que las marinas requieren hoy de sus respectivos Estados, y que la nuestra reclama algo más que atenúe causas permanentes é invencibles.

La nacion, cuya capital radica en el centro de su territorio, y cuyo territorio bañado por dos mares de importancia exige á toda hora fuerzas marítimas como elemento de poderío y de defensa en ocasiones solemnes, debe neutralizar la anómala posicion en que la naturaleza y las necesidades del reino, obrando en opuesto sentido, colocan á este ramo importante; y ya que no puede conocérsele como á los otros del Estado en la capital de la monarquía, es preciso poner en juego los resortes que tiendan á este fin.

Ninguno tan eficaz y de tan venturoso pronóstico como la prensa, que, norte de la opinion, puede guiarla por este sendero y difundir con voz poderosa la palabra *marina* por lo más recóndito del territorio;

no para que abogue por aumento desproporcionado de fuerzas, sino por la fuerza del ramo, que siempre estriba en la que pueda darle su personal; no para que encomie el brillo y ventajas ilusorias de una carrera, que sólo conducen al desaliento cuando el que la emprende conoce la triste decepcion, sino para que la descubra tal cual es con sus privaciones y penalidades ocultas, permanencia continuada en Ultramar, viajes á las colonias sin la posibilidad de aclimatacion ni de eludir estaciones, cruceros continuados, altos precios en todo y para todo, gastos consiguientes á la renovacion de numeroso equipaje, expuesto como el individuo á una accion destructora; todo, en fin, lo que constituye una carrera dura y arriesgada, que en todos los Estados pierde en su comparacion con las demás, como en el nuestro relativamente á los otros países. Quizá por tal modo sea menor el número de los que la abracen; pero se previene el fatal desaliento que aqueja á la de Francia, cuya grave enfermedad no pudo combatir esa gran nacion, que en el brillo de sus armas funda el lema de su orlada historia; y sin embargo de su industria y artes y de un asíduo desvelo en favor de su marina, no logrará verla á la altura de su importancia, si no atiende al personal en todas sus clases, como la razon, el dereeho y la conveniencia exigen para precaver al ramo de un mal de muerte.

La nacion debe mirar en la marina una palanca de su poder, y la marina en la prensa un resorte de la popularidad que fatales circunstancias le cohiben. La prensa puede decir al fabricante que sus artefactos tienen en este ramo una inmediata aplicacion, al industrial que reclama sus manufacturas, al agricultor las producciones de sus tierras; en una palabra, á las artes, agricultura é industria, que de ellas vive, en

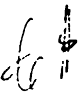
ellas confia y á todas promete recíproco sosten; al comercio que en ella vea su salvaguardia, y al país que considere en cada buque el pedestal de su bandera, y por tanto la representacion de su honra por la haz del globo.

FIN.

ÍNDICE.

PARTE PRIMERA.

PARTE SEGUNDA.



Destinándose esta obra, por su índole, á personas aficionadas á los estudios históricos, entre las cuales cuéntase gran número de oficiales de marina, se ha creido oportuna la insercion del siguiente

CATÁLOGO

DE LAS OBRAS

DE LA REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA,

con expresion de sus precios en Madrid y en provincias, encuadernadas en rústica.

TÍTULOS DE LAS OBRAS.	PRECIOS RS. VN. Madrid.	Provincias.
Memorias de la Real Academia de la Historia........	256	288
Se venden tambien sueltos y contienen		
El tomo I.—Noticia del orígen, progresos y trabajos literarios de la Academia hasta Agosto de 1796; sus estatutos, el catálogo de sus individuos, así vivos como difuntos, hasta el año en que se publicó, y las Memorias siguientes:		
Disertacion sobre si la mitología es parte de la historia, y cómo debe entrar en ella: por D. Francisco Manuel de la Huerta.		
Disertacion sobre los duelos, desafíos y leyes de su observancia, con sus progresos hasta su total extincion; por D. Martin de Ulloa.		
Disertacion sobre el orígen y patria primitiva de los godos: por D. Ignacio de Luzan.		
Investigaciones sobre el orígen y patria de los godos: por D. Martin de Ulloa.		
Disertacion sobre cuál de los reyes godos fué y debe contarse primero de los de su nacion en España: por D. Francisco Manuel de la Huerta.		
Disertacion en que se demuestra que Ataulfo fué el primer rey godo de España, y se satisface á las objeciones de la opinion contraria: por D. Ignacio de Luzan.		
Disertacion sobre el principio de la Monarquía goda en España: por D. Martin de Ulloa.		
Noticia de las ruinas de Talavera la Vieja: por D. Ignacio de Hermosilla y Sandoval.		
Continuacion de la Memoria antecedente: por D. José Cornide y Saavedra..................................	30	34
El tomo II.—Un tratado de cronología para la Historia de España..	30	34
El tomo III.—Elogio de Antonio de Lebrija: por D. Juan Bautista Muñoz.		

TÍTULOS DE LAS OBRAS.	PRECIOS RS. VN. Madrid.	Provincias.
Memoria sobre la inscripcion hebrea de la iglesia de Nuestra Señora del Tránsito de la ciudad de Toledo, que con el título de Ilustracion publicó D. Juan José Heydeck el año de 1795.		
Noticia de las antigüedades de Cabeza del Griego, reconocidas por D. José Cornide.		
Disertacion sobre el principio de la independencia de Castilla y soberanía de sus condes desde Fernan Gonzalez: por el R. P. Fr. Benito Montejo.		
Antigüedades hispano-hebreas convencidas de supuestas y fabulosas. Discurso histórico-crítico sobre la primera venida de los judíos á España: por D. Francisco Martinez Marina.		
Ilustracion del reinado de D. Ramiro II de Aragon, dicho el Monge, ó Memorias para escribir su vida: por don Joaquin Traggia....................................	30	3
El tomo IV.—Noticia histórica de la Academia, desde el mes de Agosto de 1796 hasta Julio de 1802.		
Elogio histórico del Cardenal D. Fr. Francisco Jimenez de Cisneros: por D. Vicente Gonzalez Arnao.		
Ensayo histórico-crítico sobre el orígen y progresos de las lenguas, señaladamente del romance castellano: por D. Francisco Martinez Marina.		
Discurso histórico sobre el orígen y sucesion del reino Pirenáico hasta D. Sancho el mayor: por D. Joaquin Traggia.		
Nueva demostracion sobre la falsedad del privilegio del rey D. Ramiro I, en el cual se supone haber concedido los votos á las iglesias de Santiago en seguida de la batalla de Clavijo, etc.: por D. Joaquin Antonio del Camino.		
Impugnacion al papel, que con el título de Munda y Cértima, celtibéricas, dió á luz el R. P. M. Fr. Manuel Risco: por D. Juan Francisco Martinez Falero.		
Discurso sobre los ilustres autores é inventores de artillería que han florecido en España desde los Reyes Católicos hasta el presente: por D. Vicente de los Rios...	30	34
El tomo V.—Noticia histórica de la Academia desde el mes de Julio de 1802 hasta fines de 1813.		
Elogio del Excmo. Sr. Conde de Campomanes: por D. Vicente Gonzalez Arnao.		
Disertacion histórica sobre la parte que tuvieron los españoles en las guerras de Ultramar ó de las Cruzadas; y cómo influyeron estas expediciones desde el siglo XI hasta el XV en la extension del comercio marítimo y en los progresos del arte de navegar: por D Martin Fernandez de Navarrete.		
Memorias sobre las apariciones y el culto de Nuestra Señora de Guadalupe de Méjico: por D. Juan Bautista Muñoz.		
Memoria sobre la moneda arábiga, y en especial la acuñada en España por los príncipes musulmanes: por D. José Antonio Conde.		
Memoria sobre el orígen del condado de Rivagorza y sucesion de sus condes hasta que se incorporó en la corona del Pirineo: por D. Joaquin Traggia.		
Memoria sobre las diversiones públicas: por D. Gaspar Melchor de Jovellanos................................	30	34
El tomo VI.—Noticia histórica de la Academia desde 1.° de Octubre de 1813 hasta 30 de Noviembre de 1820.		
Elogio de la Reina Católica Doña Isabel, con 21 ilustra-		

TÍTULOS DE LAS OBRAS.	PRECIOS RS. VN. Madrid.	Provincias.
ciones relativas á aquel glorioso reinado y un apéndice de documentos inéditos: por D. Diego Clemencin......	30	34
Se vende separada..................................	8	9
El tomo VII.—Noticia histórica de la Academia desde el año 1821 hasta concluir el de 1831.		
Elogio histórico del Dr. Benito Arias Montano: por don Tomás Gonzalez Carbajal.		
Memoria sobre el incierto orígen de las barras de Aragon, antiguo blason del condado de Barcelona: por D. Juan Sans y Barutell.		
Exámen y juicio de la descripcion geográfica de España, atribuida al moro Rasis: por D. Diego Clemencin.		
Apuntamientos para la historia del rey D. Felipe II de España por lo tocante á sus relaciones con la reina Isabel de Inglaterra, desde el año de 1558 hasta el de 1576, formados con presencia de la correspondencia diplomática original de dicha época: por D. Tomás Gonzalez.		
Investigaciones históricas sobre el orígen y progresos del monacato español, hasta la irrupcion sarracena á principios del siglo VIII: por D. Antonio de Siles.......	36	40
El tomo VIII con 69 láminas.—Noticia histórica de la Academia desde el año de 1832 hasta el de 1852.		
Informe sobre los retratos de Cristóbal Colon, su traje y escudo de armas: por D. Valentin Carderera.		
Memoria sobre la guerra del reino de Granada, y los tratos y conciertos que precedieron á las capitulaciones de la ciudad: por D. Antonio Benavides.		
Memoria sobre el fuero de Madrid del año de 1202: por D. Antonio Cavanilles.		
Memoria sobre el valor de las monedas de D. Alfonso el Sabio, mencionadas en las leyes del Espéculo, Fuero Real y Partidas: por D. Vicente Argüello.		
Disertacion contra el nuevo sistema establecido por el abate Masdeu en la cronología de los ocho primeros reyes de Astúrias, y en defensa de la cronología de los dos cronicones de Sebastian y de Albelda: por D. Angel Casimiro de Govantes.		
Memoria sobre la autenticidad de la crónica denominada del moro Rasis: por D. Pascual de Gayangos.		
Inscripciones y antigüedades del reino de Valencia, recogidas y ordenadas por el Príncipe Pio, é ilustradas por D. Antonio Delgado..................................	40	44
Algunas de las memorias comprendidas en los tomos que preceden, se venden sueltas en el despacho de la Academia.		
Siete Partidas del rey D. Alfonso el Sabio, cotejadas con muchos códices antiguos y autorizadas por Real órden de 8 de Marzo de 1818 para los usos forenses: tres tomos en....................................	90	100
Opúsculos legales del rey D. Alfonso el Sabio: dos tomos en.	48	52
Demostracion histórica del valor de las monedas que corrian en Castilla en tiempo de D. Enrique IV y su correspondencia con las actuales: por Fr. Liciniano Saez..	20	22
Ensayo sobre los alfabetos de letras desconocidas que se encuentran en las antiguas medallas y monumentos de España: por D. Luis José Velazquez, marqués de Valdeflores..	10	11
Memoria histórica sobre cuál ha sido la opinion nacio-		

TÍTULOS DE LAS OBRAS.	PRECIOS RS. VN. Madrid.	Provincias
nal de España acerca del tribunal de la Inquisicion: por D. Juan Antonio Llorente.	8	9
Informe dado al Consejo sobre la disciplina eclesiástica antigua y moderna relativo al lugar de las sepulturas.	5	6
Cartas de D. Gonzalo de Ayora, cronista de los Reyes Católicos, escritas al rey D. Fernando desde el Rosellon.	4	5
Clave de ferias ó prontuario manual para la inteligencia de las fechas de los monumentos de España: por don Antonio Mateos Murillo	2	3
Clave historial: por el P. Enrique Florez	12	13
Clave geográfica para aprender la geografía: por el mismo	7	8
Diccionario de voces españolas geográficas	3	4
Catálogo de los nombres de pesos y medidas españolas.	2	3
Memorias de las Reinas católicas: historia genealógica de la casa Real de Castilla y de Leon: por el P. Enrique Florez, dos tomos en	24	26
La Cantábria: disertacion sobre el sitio y extension que tuvo en tiempo de los romanos: por el P. Enrique Florez.	10	11
Vindicacion del vindicador de la Cantábria: por el padre Manuel Risco	6	7
Historia del célebre castellano Rodrigo Diaz, llamado el Cid Campeador: por el mismo P. Risco	8	10
Historia de la ciudad y corte de Leon, de su iglesia y monasterios antiguos y modernos: por dicho P. Risco, dos tomos en	16	18
España sagrada, cuarenta y ocho tomos	740	840
Los tomos 1.° á 46, cada uno, sueltos	18	20

Tomo I.—Contiene una clave geográfica y geografía eclesiástica de los Patriarcados, orígen de las dignidades Pontificias, contraido á la iglesia de España, y divisiones de las provincias antiguas de estos Reinos. Estampas: la esfera: el globo terráqueo.

Tomo II.—Cronología de la Historia antigua de estos Reinos, aplicada á Concilios y Reyes, declarando el verdadero cómputo de la Era española y tablas de cómputos eclesiásticos y civiles.

Tomo III. — Predicacion de los Apóstoles en España, propagacion de la Cristiandad; orígen, progreso y mutacion de la Misa antigua en estos Reinos.

Tomo IV.—Orígen y progreso de los Obispados; tiempo en que se hicieron estables las Metrópolis; antigüedad de las provincias eclesiásticas y divisiones antiguas de sus sillas. Mapa de los Obispados y provincias antiguas de la iglesia de España.

Tomo V.—De la provincia Cartaginense en particular y de la Santa Iglesia de Toledo. Mapa de dicha provincia. Medallas de Cartagena. Medallas antiguas de Toledo y monumento de la consagracion de su Santa Iglesia. Mapa de dicha provincia, segun el sistema de Ptolomeo.

Tomo VI.—De la Santa Iglesia de Toledo; de sus Concilios, santos de la diócesis y provincia antigua de Toledo.

Tomo VII.—De las iglesias sufragáneas antiguas de Toledo, Acci, Arcavica, Basti, Beacia, Bigastro, Castulo, Cómpluto, Dianio, Elotana, Ilici, Mentesa, Oreto y Osma. Mapa de Acci y Guadix. Fac-símile de un códice de la Santa Iglesia de Toledo.

Tomo VIII. — De las iglesias sufragáneas antiguas de Toledo, Palencia, Setabi, Segovia, Segobriga, Segoncia,

TÍTULOS DE LAS OBRAS.	PRECIOS RS. VN. Madrid.	Provincias.

Valencia, Valeria y Urci. Acueducto de Segovia. Medallas de Setubi, Segobriga, Valencia y Sagunto. Ichnographia de la antigua ciudad de Valeria.

Tomo IX.—De la provincia antigua de la Bética en comun y de la Santa Iglesia de Sevilla en particular. Bética antigua. Las columnas de Sevilla. Mapa de la Bética, segun Ptolomeo.

Tomo X.—De las iglesias sufragáneas antiguas de Sevilla, Abdera, Asido, Astigi y Córdoba.

Tomo XI.—Vidas y escritos de algunos varones ilustres cordobeses. Fac-símile de un códice de Córdoba

Tomo XII.—De las iglesias sufragáneas antiguas de Sevilla, Egabro, Elepla, Eliberi, Itálica, Málaga y Tucci. Plano del anphitheatro de Itálica.

Tomo XIII.—De la Lusitania antigua en comun y de su metrópoli, Mérida en particular. Puente de Alcántara. Lusitania Ptolomœi.

Tomo XIV.—De las iglesias de Ávila, Caliabria, Coria, Coimbra, Ébora, Egitania, Lamego, Lisboa. Ossonoba, Pacense, Salamanca, Viseo y Zamora. Mapa de la Lusitania antigua.

Tomo XV.—De la provincia antigua de Galicia en comun y de su metrópoli, la iglesia de Braga en particular. Gallæcia Ptolomœi.

Tomo XVI.—De la Santa Iglesia de Astorga en su estado antiguo y presente. Mapa del Obispado de Astorga.

Tomo XVII.—De la Santa Iglesia de Orense en su estado antiguo y presente. Mapa del Obispado de Orense.

Tomo XVIII.—De las iglesias Britoniense y Dumiense incluidas en la actual de Mondoñedo. Mapa del Obispado de Mondoñedo.

Tomo XIX.—Estado antiguo de la Iglesia Iriense y Compostelana hasta su primer Arzobispado. Plan y vista interior y exterior del faro de la Coruña.

Tomo XX.—Historia Compostelana hasta hoy no publicada. Sepulchrum Divi Jacobi sub Arcis marmoreis.

Tomo XXI.—De la Iglesia de Porto, de la Galicia antigua, desde su orígen hasta hoy.

Tomo XXII.—De la Iglesia de Tuy, desde su orígen hasta el siglo décimosexto.

Tomo XXIII.—Continuacion de la Santa Iglesia de Tuy. Obispado de Tuy dividido en Arciprestazgos.

Tomo XXIV.—Antigüedades Tarraconenses. Tarraconensis provincia secundum Ptolomœum. Plan de la ciudad de Tarragona. Ara de Augusto en Tarragona. Plan del circo máximo de Tarragona. Fragmento del Amphiteatro. Vista de los Arcos y acueducto llamado Puente de las Ferreras. Arco de Bara. Torre de los Escipiones. Fragmentos de Escultura. Bajo relieve del rapto de Proserpina.

Tomo XXV.—Memorias antiguas Eclesiásticas de la Santa Iglesia de Tarragona.

Tomo XXVI.—Estado antiguo de las iglesias de Auca, de Valpuesta y de Búrgos. Arco de Fernan Gonzalez de Búrgos. Vista meridional de la Catedral de Búrgos. Vista de las torres y fachada principal de la Catedral de Búrgos.

Tomo XXVII.—Iglesias colegiales, monasterios y santos de la diócesis de Búrgos. Rodrigo Diaz de Vivar.

Tomo XXVIII.—De la Iglesia Ausonense, hoy Vique,

TÍTULOS DE LAS OBRAS.	PRECIOS RS. VN. Madrid.	PRECIOS RS. VN. Provincias.
Tomo XXIX.—De la Iglesia de Barcelona. Pavimento mosáico de la parroquia de San Miguel. Mapa del Obispado de Barcelona. Capilla subterránea de Santa Eulalia de Barcelona. Sepulcro de la misma santa.		
Tomo XXX.—Estado antiguo de la Santa Iglesia de Zaragoza.		
Tomo XXXI.—Memorias de los Varones ilustres cesaraugustanos.		
Tomo XXXII.—La Vasconia, tratado preliminar á las Santas Iglesias de Calahorra y de Pamplona.		
Tomo XXXIII.—Antigüedades civiles y eclesiásticas de Calahorra y memorias de los Obispados de Nájera y Álava.		
Tomo XXXIV.—Estado antiguo de la Santa Iglesia de Leon. Epitafio del rey D. Ordoño II. Inscripcion puesta en el sepulcro de San Vicente Abad y Mr.		
Tomo XXXV.—Memorias de la Santa Iglesia exenta de Leon. Lápida que está en el cláustro del Real convento de San Isidro de Leon. Piedra en una pared de la iglesia de dicho convento. Piedra en la capilla de San Martino en el mismo convento.		
Tomo XXXVI.—Memorias de la Santa Iglesia exenta de Leon. (Continuacion.)		
Tomo XXXVII.—Antigüedades de los Astures Transmontanos. Establecimiento del Reino de Astúrias y memorias de sus reyes. Fundacion de la ciudad é iglesia de Oviedo.		
Tomo XXXVIII.—Memorias de la Santa Iglesia exenta de Oviedo.		
Tomo XXXIX.—De la Santa Iglesia exenta de Oviedo. (Continuacion.) Historia de la fundacion del Principado de Astúrias, como dignidad y mayorazgos de los primogénitos de los reyes de España.		
Tomo XL.—Antigüedades de la ciudad y Santa Iglesia de Lugo. Memorias de los monasterios de San Julian de Samos y San Vicente de Monforte. Mapa del Obispado de Lugo.		
Tomo XLI.—De la Santa Iglesia de Lugo. (Continuacion.)		
Tomo XLII.—Antigüedades de las ciudades de Dertosa, Egara y Emporias. Obispado de Tortosa.		
Tomo XLIII.—De la Santa Iglesia de Gerona en su estado antiguo.		
Tomo XLIV.—De la Santa Iglesia de Gerona en su estado moderno.		
Tomo XLV.—De la Santa Iglesia de Gerona. (Conclusion.) Colegiatas, monasterios y conventos de la ciudad. Fachada principal de la Santa Iglesia de Gerona, por Poniente y Mediodía. Colegiata de San Feliú de Gerona. Sepulcro de D. Mariano Alvarez de Castro. Frente del Sepulcro del M. S. Félix, sobre el altar mayor de la iglesia del mismo título.		
Tomo XLVI.—De las Santas Iglesias de Lérida, Roda y Barbastro en su estado antiguo.		
Tomo XLVII.—De la Santa Iglesia de Lérida en su estado moderno. Obispado de Lérida. Fac-símile del sacramentario de Roda.	28	32
Tomo XLVIII.—De la Santa Iglesia de Barbastro. Obispado de Barbastro.	20	22
Tomo XLIX.—Está en prensa. Tratará de la Santa Iglesia de Tarazona.		

TÍTULOS DE LAS OBRAS.	PRECIOS RS. VN. Madrid.	Provincias.
Viaje literario á las iglesias de España: por D. Juan Villanueva: veintidos tomos á 8 y 9 rs. cada uno, y todos	170	190
Sumario de las antigüedades romanas que hay en España: por D. Juan Aguatin Cean Bermudez	20	22
Diccionario geográfico histórico de la Rioja y algunos pueblos de la provincia de Búrgos: por D. Angel Casimiro de Gobantes	20	22
Memoria histórico-crítica sobre el gran disco de Teodosio: por D. Antonio Delgado	8	9
Disertacion sobre la historia de la náutica: por D. Martin Fernandez Navarrete	14	16
Historia general y natural de las Indias, islas y tierra-firme del mar Océano: por Gonzalo Fernandez de Oviedo, con las adiciones y enmiendas que hizo su autor, ilustrada con la vida del mismo, por D. José Amador de los Rios: cuatro tomos á 60 y á 65 rs. cada uno, y todos	240	260
Memorial histórico español; coleccion de documentos, opúsculos y antigüedades; se publica por tomos; han salido á luz hasta el 19, y continúa abierta la suscricion á 18 y 20 rs. cada uno	18	20
Elogio histórico de D Antonio Escaño, general de Marina y regente de España: por D. Francisco de Paula Quadrado y De-Roo	16	18
Historia del combate naval de Lepanto, y juicio de la importancia y consecuencias de aquel suceso: por don Cayetano Rossell: obra premiada por la Real Academia de la Historia	12	14
Exámen crítico-histórico del influjo que tuvo en el comercio, industria y poblacion de España, su dominacion en América: por D. José Arias y Miranda, obra premiada por la misma Academia	8	9
Catálogo de Fueros y Cartas-pueblas de España	16	18
Juicio crítico del feudalismo en España	6	7
Condicion Social de los Moriscos de España	16	18
Coleccion de discursos leidos en la recepcion de Académicos de la Historia, desde 1852 á 1857	24	26
Memorias de D. Fernando IV, con la Crónica y Coleccion Diplomática; dos tomos, cada uno	60	65
Vida del Rmo. P. Mtro. Enrique Florez; un tomo	14	16
Córtes de los antiguos Reinos de Leon y de Castilla; dos tomos en fólio, está en prensa el tercero; cada uno	60	65
Índice de documentos procedentes de Monasterios y Conventos suprimidos	20	22
Munda Pompeiana	30	32
Catálogo de las Córtes de los antiguos Reinos de España	12	14
Memoria sobre el compromiso de Caspe	10	12

PUNTOS DE VENTA.

Las obras de la Academia se venden á los precios marcados en este catálogo en sus almacenes y despacho, calle de Leon, núm. 21, cuarto bajo; donde tomando partida de alguna consideracion se hará una rebaja proporcional á su importe.

Y tambien se hallan de venta en Madrid en la librería de *Sanchez;* Barcelona, en la de *Piferrer;* Bilbao, en la de *Gorroño;* Málaga, en la de *Moya;* París, Viuda de *Denné Schmitz;* y Lóndres, *B. Quaritch.*

Gift of Council
6/[illegible]/57